

Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava

Fakulta stavební

Katedra městského inženýrství

**Veřejný prostor – revitalizace náměstí města – Komenského náměstí
v obci Zásmuky**

*Public space – revitalization of the town square – Komenského square in the
village Zásmuky*

Student:

Vedoucí diplomové práce:

Bc. Anna Vrabcová

Ing. arch. Dagmar Kutá, Ph.D.

Ostrava 2018

Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Anna Vrabcová**

Studijní program: N3607 Stavební inženýrství

Studijní obor: 3607T013 Městské stavitelství a inženýrství

Téma: **Veřejný prostor – revitalizace náměstí města – Komenského náměstí v obci Zásmuky**
Public space - revitalization of the town square - Komenského square in the village Zásmuky

Jazyk vypracování: čeština

Zásady pro vypracování:

Předmětem diplomové práce je vypracovat nejvhodnější městotvorný koncept ztvárnění prostoru Komenského náměstí v obci Zásmuky (městys v okr. Kolín, Středočeský kraj). Za tímto účelem bude proveden rozbor problematiky současného stavu lokality na základě shromážděných poznatků o území a potřebách lokality. Budou popsány urbanistické vazby uvnitř lokality a vazby k bezprostřednímu a širšímu okolí v rámci města. To vše při dodržení zásad udržitelného rozvoje.

Celý návrh bude pojat koncepčně urbanisticko-krajinářsky, včetně celkového začlenění do urbanistické kompozice okolí včetně návrhu technické a dopravní infrastruktury (včetně vyřešení problematiky parkování a pěší dostupnosti). Návrh revitalizace bude řešen variantně s detailním zpracováním jedné varianty formou urbanisticko-krajinářské studie. To vše při respektování stávajících limitů v území a funkčního využití daného územním plánem a jeho regulativy.

Textová část bude obsahovat:

- 1.rekapitulace teoretických východisek s přehledem současného stavu a aktuálností řešené problematiky;
- 2.základní poznatky vymezeného území s průzkumem a rozбором současného stavu (význam řešeného území, širší vztahy, vazba na územní plán, urbanisticko-architektonická koncepce) s fotodokumentací
- 3.stručné ekonomické zhodnocení návrhu;
- 4.dosažené výsledky a jejich zhodnocení

Grafická část bude obsahovat:

- 1.Situační výkres širších vztahů řešeného území.
- 2.Situační výkres současného stavu řešeného území
- 3.Limity území
- 4.Komplexní urbanistický návrh řešení lokality – začlenění návrhu do lokality
- 5.Koordinační výkresy – dopravní a technické infrastruktury, ochranná pásma, atd.
- 6.Urbanisticko-krajinářská studie – variantní řešení
- 7.Detailně rozpracovaná vybraná varianta a vizualizace
- 8.Doplňující výkresy (návrh zeleně, parkových úprav, atd.).

Rozsah grafických prací:konečný rozsah, náplň a měřítko jednotlivých výkresů bude upřesněn v průběhu zpracování diplomové práce.

Struktura textu bude korespondovat s vyhláškou č. 499/2006 Sb. (ve znění pozdějších předpisů) s vypuštěním obsahově duplicitních částí textů.

Diplomová práce bude zpracována dle přílohy č. 6-A, B, Interního předpisu pro vypracování závěrečné práce (verze 2018.1, dostupné na oficiálním webu Katedry městského inženýrství).

Formální i obsahové požadavky uvádí Interní předpis pro vypracování závěrečné práce (verze 2018.1, dostupné na oficiálním webu Katedry městského inženýrství).

Seznam doporučené odborné literatury:

1. MAIER, K.: Územní plánování, ČVUT, Praha, 2000.
2. NEUFERT, E.: Navrhování staveb, Consultinvest, Praha, 1995.
3. Šrytr P. a kol.: Městské inženýrství. Díl 1. 1998. Academia Praha
4. Šrytr P. a kol.: Městské inženýrství. Díl 2. 2001. Academia Praha
5. Krejčí V. a kol. Odvodnění urbanizovaných území - koncepční přístup, NOEL 2000, 2002
6. David Butler (2000): Urban Drainage [5] David J. Allan (2001): Stream Ecology
7. Govert D. Geldov (2005): Coping with complexity in integrated Water Management
8. Slavičková K., Slaviček M.: Vodní hospodářství obcí 1, 2006, ČVUT Praha
9. Arne Vesilind P.: wastewater treatment plant design, 2003, Cornwall
10. Metodická pomůcka k činnosti autorizovaných osob územní plánování v městském inženýrství (MP 1.8.2), ČKAIT, 1. vydání 2007
11. Zákon o územním plánování a stavebním řádu a navazující vyhlášky
12. Technické normy, odborné časopisy, firemní materiály, zákony a předpisy

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. arch. Dagmar Kutá, Ph.D.**

Datum zadání:

Datum odevzdání:

doc. Ing. et Ing. František Kuda, CSc.
vedoucí katedry

prof. Ing. Radim Čajka, CSc.
děkan fakulty

Prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci včetně příloh vypracovala samostatně pod vedením vedoucí diplomové práce a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Ostravě dne.....
podpis studenta

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo.
- beru na vědomí, že VŠB – TUO má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3 zákona č. 121/2000 Sb.)
- souhlasím s tím, že jeden výtisk diplomové práce bude uložen v Ústřední knihovně VŠB – TUO k prezenčnímu nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že údaje o diplomové práci budou uloženy v informačním systému VŠB – TUO.
- bylo sjednáno, že s VŠB – TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.
- bylo sjednáno, že užít své dílo – diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB – TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB – TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).
- beru na vědomí, že odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek její obhajoby.

V Ostravě dne.....

.....
podpis studenta

Anotace diplomové práce

Název tématu:	Veřejný prostor – revitalizace náměstí města – Komenského náměstí v obci Zásmuky
Autor:	Bc. Anna Vrabcová
Vedoucí diplomové práce:	Ing. arch. Dagmar Kutá, Ph.D.
VŠB – Technická univerzita Ostrava, Fakulta stavební, Katedra městského inženýrství	

Cílem diplomové práce je navrhnout městotvorný koncept revitalizace náměstí v historické lokalitě města Zásmuky ve Středočeském kraji. Možnosti změny prostorového schématu Komenského náměstí a jeho využití jsou nejprve studovány variantně. Následně je i na základě východisek teoretické části práce zvoleno jedno řešení, které je dále dopracováno do výsledného návrhu.

The Diploma Thesis Annotation

Theme:	Public space – revitalization of the town square – Komenského square in the village Zásmuky
Author:	Bc. Anna Vrabcová
Supervisor:	Ing. arch. Dagmar Kutá, Ph.D.

The aim of the submitted diploma thesis is to design a town-forming revitalization concept of a town situated in a historic locality of the Zásmuky town in the Central Bohemian Region. The possibilities for the change of the space layout of Komenského square and its use are first studied in variants. Subsequently, also on the basis of the outcomes of the theoretical part of the thesis, a single solution is chosen and then finalized into the final design.

Seznam zkratek a použitých symbolů

ČSN	česká technická norma
Eurostat	European Statistical Office; Evropský statistický úřad
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development; Organizace pro hospodářskou spolupráci
NUTS	Nomenclature of Territorial Units for Statistics; nomenklatura územních statistických jednotek
tj.	to jest
TI	technická infrastruktura
ČR	Česká republika
m	metr
km	kilometr
m ²	metr čtverečný
km ²	kilometr čtverečný
m ³	metr krychlový
t	tuna
MJ	měrná jednotka
h	hodina
tzv.	tak zvaně
okr.	okres
DSO	dobrovolný svazek obcí
MAS	místní akční skupina
m n. m.	metrů nad mořem
DPH	daň z přidané hodnoty
W	watt
tl.	tloušťka
cm	centimetr
OP	ochranné pásmo

Obsah

1. Úvod	5
2. Teoretická východiska	7
2.1 Veřejný prostor	7
2.2 Charakter zástavby malých měst	12
3. Dopravní infrastruktura	14
3.1 Typy pozemních komunikací v ČR	15
3.2 Doprava v klidu	17
4. Technická infrastruktura	19
4.1 Ochranná pásma technické infrastruktury	19
5. Normativní požadavky pro veřejná prostranství	21
5.1 Obecné požadavky na objekty občanského vybavení	21
5.2 Komunikace pro chodce a cyklisty	21
5.3 Bezbariérový přístup	22
6. Řešené území	24
6.1 Vymezení řešeného území	24
6.2 Širší vztahy	24
6.3 Historický vývoj řešeného území	25
6.4 Občanská vybavenost	40
6.5 Současný stav řešeného území	41
6.6 Fotodokumentace řešeného území	43
6.7 SWOT analýza řešeného území	51
7. Referenční stavby	52
7.1 Tyršovo náměstí, Hostomice (a1 architects)	52
7.2 Náměstí Přemyslovců, Nymburk (The Büro)	53
7.3 Husovo náměstí, Lysá nad Labem (Land05 a XTOPIX)	55

8. Navržené varianty.....	56
8.1 Varianta A: Historizující	56
8.2 Varianta B: Městský bulvár.....	56
8.3 Varianta C: Městský park.....	57
8.4 SWOT analýza jednotlivých variant	58
9. Výsledná varianta	62
9.1 Materiálové řešení	63
9.2 Městský mobiliář	64
-9.3 Veřejné osvětlení.....	69
10. Průvodní a souhrnná technická zpráva k zvolenému návrhu	70
10.1 Identifikační údaje	70
10.1.1 Údaje o stavbě	70
10.1.2 Seznam vstupních podkladů	70
10.1.3 Údaje o území.....	70
10.1.4 Údaje o stavbě	71
10.1.5 Členění stavby na objekty a technologická zařízení.....	71
10.2 Souhrnná technická zpráva.....	71
10.2.1 Popis území stavby	71
10.2.2 Účel užívání stavby, základní kapacity funkčních jednotek	72
10.2.3 Celkové urbanistické a architektonické řešení	72
10.2.4 Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby	72
10.2.5 Bezbariérové užívání stavby.....	72
10.2.6 Základní technický popis staveb	73
10.2.7 Technická a technologická zařízení.....	73
10.2.8 Požárně bezpečnostní řešení.....	73
10.2.9 Zásady hospodaření s energiemi	73
10.2.10 Hygienické požadavky na stavby	73

10.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	73
10.2.12 Připojení na technickou infrastrukturu	73
10.2.12 Dopravní řešení	74
10.2.13 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav.....	74
10.2.14 Popis vlivů stavby na životní prostředí	74
11. Orientační zhodnocení finančních nákladů na zvolenou variantu.....	75
12. Závěr.....	82
13. Použité informační zdroje.....	83
13.1 Internetové stránky, katalogy výrobců, ceníky.....	83
13.2 Normy a zákony	83
13.3 Použitá literatura.....	84
14. Přílohy	87
14.1 Seznam obrázků, příloh a tabulek	87
14.1.1 Seznam obrázků.....	87
14.1.2 Seznam tabulek.....	88
14.2 Seznam výkresů výkresové části	88

1. Úvod

Primárním úkolem předkládané diplomové práce *Veřejný prostor – revitalizace náměstí – Komenského náměstí v obci Zásmuky* tak, jak je definován v zadání práce, je popsat stávající stav tohoto veřejného prostoru, identifikovat jednotlivé stavební prvky jeho kompozice a navrhnout jeho možnou revitalizaci.

Historický vývoj Komenského náměstí, jeho funkce v rámci urbanismu Zásmuk a prostředky, kterými je splnění těchto funkcí dosaženo, je podrobně popsán v počátečních stranách praktické části této diplomové práce. Popis historických vrstev, které determinovaly současnou podobu náměstí, je následně rozvinut v části, která se detailněji zabývá projevy těchto historických daností a zhodnocuje jejich kladné či záporné působení v kontextu současného či budoucího využití.

Součástí závěrečné práce jsou také tři varianty možné revitalizace, z nichž každá je opřena o svou vlastní vizi dalšího společenského vývoje města Zásmuky a z toho odvozených potřeb. U každé varianty jsou diskutovány podmínky, za kterých by se stala variantou optimální, a nutné předpoklady pro její funkčnost. Okomentován je i kontext každé varianty z hlediska všech tří hlavních složek udržitelného rozvoje – environmentální, sociální i ekonomické. Provedená SWOT analýza následně identifikuje jednu z těchto variant, *Variantu městského bulváru* jako možnost nejlépe napravující současný morální i fyzický stav řešeného náměstí. Ta je následně rozvedena do větší podrobnosti a ekonomicky zhodnocena.

Pro splnění úkolů vyplývajících ze snahy podpořit pozitivní aspekty vyskytující se na území Komenského území, odstranit nebo minimalizovat dopady nežádoucí důsledky jeho negativních aspektů a doplnit chybějící prvky zlepšující jeho dlouhodobou perspektivu jako plnohodnotného veřejného prostoru jsou v rámci teoretické části blíže rozvedeny urbanistické prvky, jimiž je obecně těchto cílů dosahováno.

Diskutován je pojem *veřejný prostor* jako takový a jeho ukotvení v právních předpisech, teoretickém urbanismu a sociologických vědách. Poměrně velký prostor je také věnován obecně specifikům České republiky a kontextu chápání městského prostoru v sídelní struktuře naší země.

Práce ve svém celku se tak snaží o ukotvení samotného návrhu revitalizace Komenského náměstí jako centrálního náměstí obce jak v obecném celoevropském kontextu, tak

v kontextu mnohem jemnějších nuancí přechodu mezi vesnickým a městským v podobě, jaká je typická pro starou sídelní strukturu středních Čech.

Zvolená varianta revitalizace je také v diplomové práci orientačně finančně zhodnocena a je pro ni navržen vhodný mobiliář, typ povrchů, druh osvětlení a koncepčně i způsob odvodnění.

2. Teoretická východiska

2.1 Veřejný prostor

Ačkoli je sousloví *veřejný prostor* běžně intuitivně užívané, nabývá v různých souvislostech odlišného významu, a jeho konkrétní chápání je silně závislé na kontextu, v němž se objevuje. V humanitních vědách je veřejný prostor často chápán jako téměř synonymum veřejné sféry, jiné vědy používají chápání užší, více navázané na fyzické složky prostředí.

Přestože prostor mezi budovami a jeho funkce je jedním z primárních předmětů urbanistického zkoumání, nepanuje ani v této vědě shoda na jednoznačné definici veřejného prostoru. Na jedné straně proti sobě stojí přístupy blízké urbanistické sociologii, které vnímají kulturní a společenské složky veřejně přístupného prostoru jako jeho nedílnou součást a funkce determinující jeho funkčnost, na straně druhé se v literatuře vyskytují snadněji objektivně popsatelné, ale poněkud redukující definice vymezující veřejný prostor čistě na základě jeho umístění v městské struktuře.

Česká legislativa s pojmem veřejný prostor vůbec neoperuje. Namísto něj zavádí *veřejné prostranství* jako „všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejnou zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící k obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru¹.“ Zákon tak pracuje s prostorem na základě jednoduché dichotomie přístupnost, či nepřístupnost, a jeho další funkce nejsou v zásadě komentovány, kromě vyjmenování nejvýznamnějších zástupců takovýchto veřejných prostranství.

Takováto jednoduše uchopitelná definice nicméně zcela pomíjí funkce, které veřejný prostor v rámci městských a vesnických struktur hraje, snad proto byl v zákoně zvolen jiný termín. Pro účely urbanismu, územního plánování a architektonického navrhování se však takováto definice jeví jako nedostačující.

Urbanistická literatura nutně musí uvažovat nad hierarchií různých veřejně přístupných míst v městské matrix, nad sociální složkou veřejného prostoru, která ve svém důsledku spolurozhoduje o rozvoji měst a obcí jako celků. Při plánování rozvoje zastavěného území je potřebné pokusit se alespoň částečně popsat funkce, které mají být pro obyvatele naplňovány mimo soukromou sféru jejich domovů a regulované prostředí jejich pracovišť.

¹ Zákon č. 128/2000 Sb.

Definice veřejného prostoru, která je obecně užívaná v české urbanistické literatuře [27] nejen vyjmenovává jeho složky jako „ulice, náměstí, zeleň a ostatní“, ale zabývá se i jejich kvalitativními vlastnostmi, jako jsou význam, převažující funkce, dopravní zátěž, poloha v terénu a případná omezená přístupnost. V rámci jednotlivých lokalit ve veřejném prostoru je sledována hierarchie jejich celospolečenského významu. O veřejném prostoru je uvažována jako o místech, která tvoří naše vnímání města.

Jednoznačně definované veřejné prostory, které svým významem převyšují místní vazby, jsou prvkem „společně sdílené mentální osnovy města [20]“, sítě, která je vymezena bloky domů a jejich fasádami a která tvoří pojítko mezi jinak oddělenými prvky soukromé sféry. Pojetí města jako jednotlivých funkcionálních zón, kde veřejný prostor tvoří pouze dopravní koridory, jež je propojují, je ve svém konečném důsledku škodlivé pro ekonomický i sociální život takových měst [19].

Samozřejmě i zmíněná „mentální osnova“ obsahuje kromě definujících, zapamatovatelných prvků i prvky propojující. Uherek, Beranská a kol. ve své parafrázi myšlenek Kevina Lynche uvádějí: „Mezi základní prvky veřejného prostoru patří: komunikační koridory (cesty, ulice; nikoli dálnice a dopravní tepny, kde platí specifická pravidla chování); uzlové body, místa shromažďování (náměstí, prostranství, křižovatky; nikoli obchodní domy, nádraží, letiště určené specifickým účelům, někdy soukromé); rozhraní (nábřeží); dominanty (pomníky, význačná místa); klidové, rekreační oblasti (parky, sady apod.).[30]“

Výše zmíněné práce se ve svém popisu města nezabývají do podrobnosti tzv. *zbytkovými prostory*, které vznikly beze smyslu a náhodou v důsledku tvorby měst, ale naopak přikládají důležitost plánovaným místům s potenciálem přilákat veřejný život obyvatel. Melková [20] hovoří o *aktivních* a *latentních* veřejných prostorech. Aktivní veřejné prostory mají „definovaný čitelný prostorový a topologický charakter, plní i prostorotvornou úlohu ve městě“, zatímco latentní veřejné prostory neplní v urbanistické struktuře žádné funkce, ani funkce vedoucí k promyšlenému odlehčení zahuštěné zástavby.

Pro aktivní veřejné prostory tato autorka dále zavádí následující kritéria: „...existence ideového a dějového obsahu, naplnění jasné role ve městě a splnění utilitárních funkcí maximálně jednoduchými prostředky vyplývajících z podstaty této funkce, které současně nejsou v rozporu s kritérii obytné kvality, krásy, smyslového a poznávacího potenciálu či

komunikačních schopností.“ Veřejný prostor je tak charakterizován nejen pomocí prvků, z nichž se skládá, ale i pomocí dějů, které se v něm odehrávají za participace obyvatel.

Tito obyvatelé se mohou pohybovat kvůli koncentraci zástavby a prvků občanské vybavenosti, jako jsou úřady či školy, a provádět tam aktivity, které Jan Gehl [8] označuje jako *nezbytné*: chození do školy či práce, nakupování, čekání na veřejnou dopravu, vykonávání svého zaměstnání. Takový ruch může tvořit zdání úspěšného a fungujícího veřejného prostoru a dostačovat pro udržení ekonomických vazeb ve městě, selhává však v plnění sociálních potřeb jeho obyvatel.

Lidskému druhu je vlastní vyhledávat neustálou stimulaci skrze neformální setkávání s lidmi, jejich pozorování a budování široké základny sociálních vztahů s nízkou mírou citové investice [8]. Potkávání známých na ulici cestou na nákup je účinnou obranou proti osamělosti a předpokladem funkčních lokálních a městských komunit. Vedle aktivit nezbytných tedy podle tohoto autora probíhají ve veřejném prostoru ještě dva druhy aktivit: volitelné a společenské.

„Když mají venkovní prostory vysokou kvalitu, nezbytné aktivity probíhají přibližně stejně často, mají však jasnou tendenci se prodlužovat, protože materiální podmínky jsou lepší. Navíc se ale objeví široká škála volitelných aktivit, protože místo a situace lákají lidi, aby se zastavili, posadili se, jedli, hráli a tak podobně.“ V okamžiku, kdy je veřejný prostor místem nejen lidí spěchajících za svými úkoly, ale také se volně zastavujících a komunikujících, dostávají příležitost výsledné společenské aktivity vzniklé z domluvy více osob najednou.

Veřejný prostor se tak stává dynamickým systémem, probíhajícím v prostředí vzniklém stavební činností člověka, ale zahrnujícím v sobě neustálou změnu způsobenou činnostmi návštěvníků tohoto prostoru. Jak uvádí Lynch [16], „pohyblivé prvky města, a obzvláště lidé a jejich aktivity, jsou stejně důležité jako jeho statické pevné části. V tomto představení nejsme pouhými diváky, ale sami jsme jeho částí, jsme na scéně stejně jako ostatní účastníci. Náš dojem z města nejčastěji není trvalý, ale spíše útržkový, fragmentovaný a propojený s našimi dalšími zájmy. Takřka všechny smysly jsou zapojeny, a obraz města je složený pomocí jich všech.“

Ve veřejném prostoru je možné sledovat denní rytmus, kdy Worpole a Knox pozorovali „zřetelný denní rytmus, kdy brzy ráno na hlavním trhu nakupovali starší lidé, na konci

školního vyučování se venku pohybovaly děti a mladiství a v noci dominovali centru města mladí dospělí“ [31].

Pavla Melková [20] identifikuje celou řadu rysů kvalitního veřejného prostoru: *pobytové kvality; kvalitu pohybu; možnost užívání všemi obyvateli sídla; dostupnost, prostupnost; svobodu volby; bezpečnost; zdravé prostředí; smyslovou, poznávací a estetickou kvalitu; komunikativnost; čitelnost; přiměřenost sociálního kontaktu a flexibilitu.*

Veřejné prostranství s dostatečně zastoupenými pobytovými kvalitami je prostorem, který je bohatý na vjemy a děje, včetně přítomnosti dalších lidí. Jde o místo, které vybízí k zastavení a pobývání i nad rámec nutnosti. Jeho atraktivitu zvyšuje různá koncentrace těchto vjemů, tj. střídání klidných míst k relaxaci i dějově bohatších oblastí společenských dějů, a zajištění příjemného klimatu, tj. vhodný poměr osluněných a zastíněných částí, zvětví apod.

V rámci kvality pohybu by měl být ve všech veřejných prostranstvích obce preferován pěší pohyb před ostatními dopravními prostředky. Poměrně nízká rychlost takového pohybu umožňuje vyšší míru interakce s okolním prostředím, a kromě pohybů k nutným činnostem – prostých přemístění se mezi místy A a B – vybízí i k činnostem dobrovolným, tj. relaxaci.

Vysoká míra přepravy jinými dopravními prostředky má negativní vliv na tvorbu veřejného prostoru a vede ke zhoršování smyslových prožitků pro pěší. Melková uvádí: „Přizpůsobení podoby prostředí vnímání z perspektivy rychlého pohybu deformuje jeho lidské měřítko – dochází k vytváření dlouhých úseků chudých na vjemy a zvětšování měřítka vnímaného detailu.“ [20]

Možnost užívání pro všechny obyvatele lze aplikovat *in sensu stricto* jako dodržení platných právních předpisů pro bezbariérové užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. V širším pojetí se však jedná o zajištění atraktivity alespoň klíčových veřejných prostorů v obci pro občany všech věkových kategorií, pohlaví a ekonomického statusu a nevyčleňování žádné ze skupin. Diskutabilní je v tomto pojetí role veřejných prostranství, která nejsou v držení místních samospráv.

Dostupnost a prostupnost se týká obecné urbanistické struktury sídla, jeho hustoty, čitelnosti kompozičního schématu, vytvoření kompaktního systému hlavních veřejných prostorů obce v jeho centru a promísení jeho funkcí. Kombinace těchto faktorů umožňuje a

podporuje pěší pohyb a rozmístění základních prvků občanské vybavenosti v dochozí vzdálenosti.

Obecně existuje jistá mezní hodnota, která vyjadřuje ochotu obyvatel města pohybovat se do cíle pěšky. Jan Gehl [8] rozlišuje mezi *fyzickou* a *zážitkovou vzdáleností*, v tomto konceptu zapojuje psychologické vnímání prostoru a jeho rozlehlosti – lidé jsou ochotní jít delší vzdálenosti, pokud je trasa baví, nebo pokud je cíl dostatečně atraktivní vynaloženému úsilí. Obvyklý akční radius chodce na jednu cestu týž autor určuje jako cca 400-500 m.

Kvalitní veřejný prostor je koncipován takovým způsobem, aby poskytoval svým uživatelům dostatečnou svobodu volby ve způsobu, jakým budou nakládat s jeho potenciálem. Měl by být v co největší míře polyfunkční, polytematický a nevyžadovat striktně jeden předem daný vzorec chování.

Přehlednost v kompozici veřejného prostoru a zajištění koncentrace pohybu spolupůsobí v zajištění vnímaného pocitu bezpečnosti. Důležitý je princip sousedské kontroly, pocitu spoluzodpovědnosti obyvatel o podobu a stav veřejného prostoru. Přehlednost prostoru nicméně nesmíme zaměňovat s jeho rozlehlostí. V příliš prázdných veřejných prostorech začíná působit efekt okraje, tendence lidí shromažďovat se na hranicích takovéto planiny, do míst s krytými zády, zatímco střed je psychologicky krajně nepříjemný a z tohoto důvodu spíše prázdný.

Ztráta lidského měřítka prostoru může znamenat jeho nezajímavost pro setkávání. Jan Gehl [8] hovoří o tzv. *společenském zorném poli*. Na vzdálenost 100 m je lidské oko schopné rozeznat postavu, od 70 m je možné rozlišit pohlaví, přibližný věk a některé výrazné činnosti sledovaných osob. Teprve pokud se k nám postava přiblíží na 30 m, jsme schopni rozeznávat i ty osoby, které neznáme důvěrně, a skutečně si lidí všímáme od vzdálenosti 20–25 m, od níž můžeme rozeznávat základní výraz v obličeji a náladu sledovaných osob.

Pokud hovoříme o bezpečnosti veřejného prostoru, je nutné mít na paměti, že klíčová je spíše *vnímaná bezpečnost* veřejného prostoru a nikoli skutečná statistikou zaznamenaná incidence trestných činů nebo jiná objektivní kritéria. Při vnímání bezpečnosti prostoru hrají roli tři druhy faktorů [4]: *osobní kompetence* -pohlaví, věk, fyzická zdatnost uživatele veřejného prostoru, zda se pohybuje ve veřejném prostoru sám nebo ve skupině; *skutečná nebezpečnost prostředí* – možnost vizuální kontroly, existence veřejného osvětlení, vzorce chování ostatních uživatelů, přítomnost potenciálních agresorů, dostupnost podpory od

ostatních lidí; *prezentace prostoru* – předchozí zkušenosti, stupeň identifikace s místem, pověst veřejného prostoru.

Zdravé prostředí je další ze spíše subjektivně vnímaných, nicméně klíčových vlastností, podle kterých potenciální uživatelé veřejný prostor posuzují. Smyslové a psychologické vnímání této charakteristiky může být do značné míry ovlivněno přítomností vhodně navržené zeleně zajišťující izolaci od negativních, ale nutných prvků veřejného prostoru, jako je rušivý vliv dopravy.

Smyslová, poznávací a estetická kvalita veřejných prostranství vyplývá z vhodnosti zvolené kompozice, důsledného promyšlení funkčních vazeb prostředí a adekvátní údržby. Způsoby, jakými těchto kvalit dosáhnout, se u různých typů veřejných prostranství značně liší.

Komunikativnost městského prostředí lze charakterizovat jako jeho schopnost reagovat na podněty vycházející přímo z jeho uživatelů. V rámci každého veřejného prostoru rozeznáváme jistou statickou kosterní složku, jejíž poloha a funkce jsou do velké míry předem dané. V dobře navržených veřejných prostorech je tato statická složka doplněna o prvky proměnlivé v čase a funkci, jejichž četnost a podoba je odvislá od převládající funkce a charakteru kompozice.

Priměřenost sociálního kontaktu spočívá ve snaze zajistit uživatelům veřejného prostoru volbu, do jak hlubokých společenských vazeb chtějí v rámci veřejného prostoru vstupovat. Prostorové složky veřejného prostoru by měly zajistit, aby po většinu času pohyb probíhal v dostatečně malé zóně umožňující, aby bylo možné poznání a setkávání se se známými a přáteli, ale aby bylo také možné vyhnout se nežádoucímu kontaktu.

Flexibilita veřejného prostoru je podpořena, pokud se jedná o prostor polytematický a polyfunkční. Podobně je založena na proměně využívání prostoru v souvislosti s denním rytmem, týdenními cykly a střídáním ročních období a proměně socioekonomické a věkové skladby jeho uživatelů.

2.2 Charakter zástavby malých měst

Hlavním cílem předkládané diplomové práce je zpracovat v několika variantách koncept revitalizace hlavního náměstí historického města o cca 2000 obyvatelích, který je charakterizován jako *městotvorný*.

Aby však bylo možné přistoupit k samotnému návrhu, je zapotřebí tento pojem nejprve přesněji definovat a identifikovat, jakým způsobem se koncept městotvornosti uplatňuje na charakteru velmi malých měst a městysů.

Sídelní struktura České republiky je poměrně charakteristická vysokým podílem malých obcí do 1000 obyvatel, které tvoří poměrně hustou síť pokrývající 88 % území. Dalším typickým rysem zastavěnosti území našeho státu je poměrně nízká hustota zalidnění, kdy jsou v rámci Programu rozvoje venkova [25] podle kritérií OECD a Eurostatu klasifikovány jako venkovské regiony všechny kraje (jednotky NUTS III) kromě hlavního města Prahy. Jako venkovský region jsou přitom chápány ty oblasti, kde více než 50 % obyvatel žije v obcích s hustotou zalidnění pod 150 obyvatel na km².

Takováto sídelní matrix našeho státu s sebou nese celou řadu výzev při zajišťování všech základních funkcí obce, tj. nejen funkce obytné, ale také pracovní a obslužné. V rámci takto osídleného území nabývají na důležitosti i méně exaktní definice města, založené nikoli na měřitelných ukazatelích typu počet obyvatel nebo hustota osídlení, ale spíše na sociologických ukazatelích vnímání dané obce.

I administrativně správní kritérium města v České republice zohledňuje další charakteristiky obce, a status města tak může být udělen i obcím, jejichž význam plyne spíše z historických důvodů než z jejich současného socioekonomického postavení v hierarchii obcí ČR. Podle Beaujeu-Garnier je v každé zemi městem to sídlo, v němž se jeho obyvatelé cítí být ve městě, což je kritérium založené čistě na společenském vnímání a jen těžko uchopitelné objektivními kritérii.

Kraus rozlišuje mezi městem následujícím způsobem: „K základním typům lokálního prostředí náleží městské a venkovské. Lokální společnost nejlépe stanovuje a postihuje sociální rovinu prostředí. Velikost (daná především počtem obyvatel) a s ní související hustota zalidnění a rozmístění obyvatel jsou vnější znaky. Na ně navazuje komunikační síť, tedy jak je lokalita propojena hromadnými dopravními prostředky, telefonní sítí, mobilita obyvatel, přenos informací, dorozumění. Podstatná je rovněž ekonomická stránka lokality. Jaké výrobní a obchodní jednotky se v ní vyskytují, jaký mají charakter (zemědělský, průmyslový apod.). Zanedbatelný není ani společensko-kulturní charakter lokality, jaké jsou v daném místě kulturní a vzdělávací instituce, na jaké úrovni je celkový kulturní život. V neposlední řadě to budou náboženské a další společenské (tělovýchovné, mládežnické, jiné zájmové) a politické organizace, které dotvářejí celkový obraz dané lokality.“ [12]

3. Dopravní infrastruktura

Dopravní infrastruktura je součástí ekonomické infrastruktury České republiky, tj. jedná se o odvětví zajišťující předpoklady pro další ekonomický rozvoj naší země v oblasti zajištění *veřejné, neveřejné osobní a nákladní dopravy*.

Veřejnou dopravu zajišťují v České republice dopravní podniky, tj. takové podniky, jež byly založeny za účelem provádění přepravních služeb. Obvykle je organizována jako linková s pevným jízdním řádem a na základě dostupnosti technické složky infrastruktury (např. železničních kolejí), ekonomické výhodnosti a vytíženosti spojů je zajišťována různými typy vozidel.

Základní podoby silniční hromadné dopravy představují autobusové linky, které mohou být rozšířeny o doplňkové druhy osobní dopravy v podobě např. taxislužby. Drážní veřejnou dopravu představuje především železniční doprava, tedy zejména vlaky a dále metro, tramvaje, trolejbusy, popř. lanové dráhy).

Protože veřejná doprava snižuje svou schopností celkový počet vozidel na vytížených úsecích pozemních komunikací a snižuje také ekologickou zátěž související s osobní přepravou, neprobíhá její provoz v České republice v plně konkurenčním prostředí, ale bývá pomocí různých prostředků dotována.

Ať už probíhá pomocí dopravní infrastruktury přesun osob či zboží pomocí veřejné, neveřejné osobní či nákladní dopravy, je jednou z úloh státu zbudovat ji v dostatečném předstihu tak, aby podněcovala další ekonomický a sociální rozvoj oblasti a nedocházelo k situacím, kdy je z důvodu nedostatečného plánování již existující infrastruktura nadměrně přetěžována.

V rámci dopravní infrastruktury je třeba rozlišovat mezi několika pojmy, které budou níže rozvedeny a vysvětleny.

Dopravní prostor je část místní komunikace, která slouží pro smíšený provoz automobilů, cyklistů a chodců.

Přidružený prostor je díl místní komunikace mezi hlavním dopravním prostorem a vnějším lemem prostoru pro místní komunikaci. Je to prostor nad přidruženými pásy nebo chodníky včetně zeleně, nejedná-li se o postranní pás, jehož šířka je větší než 8 m (3 m).

Pobytový prostor je prostor využívaný výrazně chodci. U komunikací účelové skupiny D1 je součástí místní komunikace. U komunikací funkčních skupin B a C může být součástí přidruženého dopravního prostoru.

Doprava v klidu je souhrnný pojem, pod nímž se skrývá řešení odstavňů a parkovacích ploch pro vozidla.

Parkování řeší umístění vozidla mimo jízdní pruhy komunikace, a to buď krátkodobě (do 2 h), nebo dlouhodobě (více než 2 h).

Pozemní komunikace je typ dopravní cesty, která je určena k užití zejména silničními vozidly a chodci. Pojem v sobě zahrnuje i všechna pevná zařízení zajišťující toto užívání a jeho bezpečnost.

3.1 Typy pozemních komunikací v ČR

Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. rozlišuje čtyři základní typy pozemních komunikací: *dálnice*, *silnice*, *místní komunikace* a *účelové komunikace*. Z těchto jmenovaných kategorií mívají z hlediska Katastru nemovitostí dálnice, silnice a většina místních komunikací charakter stavby, ostatní jsou z hlediska evidence pozemky či jejich částmi.

Dálnice jsou pozemní komunikace určené pro rychlou dálkovou a mezistátní přepravu silničními motorovými vozidly. Jsou budovány bez úrovnových křížení, s oddělenými místy pro vjezd a výjezd a směrově oddělenými jízdními pásy. Obvykle jsou označovány písmenem D následovaným číslicí, např. D1.

Silnice jsou běžnou kategorií pozemních komunikací, která v sobě zahrnuje veřejně přístupné silniční dopravní cesty určené k užití silničními a jinými vozidly a chodci.

Podle míry dopravní zátěže a důležitosti v rámci celostátní silniční sítě je tento druh pozemních komunikací dále kategorizován na silnice I., II. a III. třídy. Zvláštním případem silnic I. třídy jsou *rychlostní komunikace* s poněkud odlišným dopravním režimem. Průtahy silnic I. třídy obcemi jsou obvykle nedílnou součástí této silnice a nebývají místními komunikacemi.

Místní komunikace jsou veřejně přístupné pozemní komunikace, které slouží převážně dopravě na území obce. Podobně jako u silnic je i tento druh dopravní cesty charakterizován pomocí tříd, hovoříme tedy podle důležitosti tohoto dopravního spojení o místní komunikaci

I., II., III. a IV. třídy. Zatímco první třídy slouží k převážně motorové dopravě, kategorie místních komunikací IV. třídy v sobě zahrnuje komunikace se smíšeným provozem (např. obytné zóny) a nemotorové komunikace pro pěší a cyklistickou dopravu.

Místní komunikace lze podle normy ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací dělit také podle urbanisticko-dopravní funkce. Základní typy jsou čtyři – typ *A*, rychlostní, s funkcí dopravní, typ *B*, sběrné, s funkcí dopravně obslužnou, typ *C*, obslužné, s funkcí obslužnou a typ *D*, nemotoristické. Každá z kategorií se ještě dělí na podskupiny. Jednotlivé typy vzniklé tímto funkčním členěním a jejich charakteristiky popisuje následující tabulka.

Tab. 1 Funkční třídy místních komunikací.

Funkční třída	Charakteristické použití	Poloha v sídelním útvaru	Typické požadavky
A1	rychlostní komunikace ve městech nad 250 000 obyvatel; průtah dálnic a rychlostních silnic ve městech nad 100 000 obyvatel; vazba na dálnice a rychlostní silnice	na hranici vyšších urbanistických útvarů	vyloučení přímého styku s okolním územím
A2	rychlostní komunikace ve městech nad 50 000 obyvatel; průtah rychlostních silnic ve městech nad 20 000 obyvatel; vazba na rychlostní silnice	na hranici vyšších urbanistických útvarů	omezení přímého styku s okolním územím
B1	sběrné komunikace ve městech nad 20 000 obyvatel; průtah ve městech a významných střediskových obcích; navazují na silnice I. a II. třídy	na hranici nižších urbanistických útvarů	převážně dopravní význam; důraz na požadovanou rychlost a omezení přímé obsluhy
B2	sběrné komunikace nižších obytných útvarů pro jejich obsluhu; průtahy silnic III. třídy; spojení nestřediskových obcí navazující na silnice III. třídy	mezi nižšími obytnými útvary	dopravní význam s částečně přímou obsluhou
C1	městské třídy převážně společenského významu ve stávající zástavbě	obslužné osy městských útvarů	umožnění přímé obsluhy všech objektů
C2	obslužné komunikace doplňující spojení sběrných komunikací ve stávající i nové zástavbě	mezi nižšími obytnými útvary nebo uvnitř obytných útvarů	
C3	obslužné komunikace zpřístupňující objekty a území ukončené někdy i slepě	uvnitř obytných útvarů	
D1	pěší zóny	v historických a obchodních městech	za stanovených podmínek dovolena obslužná doprava
			pěší ulice s vyloučením veškeré motorové dopravy
	obytné zóny	ve stávajících i nově budovaných obytných souborech	přímá obsluha všech objektů za stanovených podmínek provozu
		obytné ulice ve stávajících obytných	

		souborech nizkopodlažní zástavby	
D2	cyklistické stezky, pruhy a pásy určené k cyklistickému provozu	neomezená	vyloučení nebo oddělení veškeré motorové dopravy
D3	stezky pro pěší, chodníky, průchody apod.	neomezená	

Účelová komunikace slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí, nebo k napojení těchto nemovitostí na síť ostatních veřejných pozemních komunikací. Mohou být veřejné, typicky se jedná například o polní či lesní cesty, nebo veřejné nepřístupné.

3.2 Doprava v klidu

U potenciálních cílů, ke kterým se lidé dopravují silničními vozidly, je třeba zřídit parkovací a odstavná místa. Ty se zřizují jako samostatné plochy, mimo prostor pozemní komunikace, nebo v samostatných stavbách. Odstavné a parkovací plochy se doporučují umisťovat tak, aby docházková vzdálenost od tohoto stání byla do 200 m při krátkodobém parkování do 2 h, do 300 m při dlouhodobém parkování nad 2 h a do 500 m v případě odstavení vozidla.

Různý způsob geometrického uspořádání jednotlivých stání má různé prostorové požadavky na velikost zřizované parkovací plochy. Skutečná šířka stání je vždy 2,5 m, uvedené šířky jsou šířkami měřenými rovnoběžně s osou přilehlé komunikace. Uvedené délky jsou délkami od okraje komunikace ke konci parkovacího pásu podle normy ČSN 73 6056.

V případě kolmého stání je normová šířka parkovacího stání 2,5 m a jeho délka 5 m. Pro zajištění bezpečného zajíždění a vyjíždění je nutné, aby měla přilehlá komunikace šířku alespoň 6 m.

V případě šikmého stání pod úhlem 75° je uvedena šířka 2,6 m a délka 5,3 m s potřebnou šířkou navazující komunikace 5 m.

Při parkování pod úhlem 60° vyžaduje norma šířku 2,9 m a délku 5,2 m při současné šířce komunikace alespoň 3,5 m.

Úhel 45° má na parkovací stání následující nároky: šířka 3,55 m, délka 4,8 m a minimální šířka navazující komunikace 3 m.

Při podélném parkování se uplatňuje rozměr vozidla a minimální odstup mezi dvěma vozidly při podélném řazení 1 m, tj. pro osobní automobil je rozměr podélného parkovacího stání 2,5 x 5,5 m.

Podmínky zajištění parkovacích stání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace budou komentovány dále v samostatné části.

4. Technická infrastruktura

Technická infrastruktura je podle Stavebního zákona č. 183/2006 Sb. součástí veřejné infrastruktury, vedením a stavbami s ním provozně souvisejícím zařízením technického vybavení. Technická infrastruktura v sobě zahrnuje zásobování vodou, odvod odpadních vod, zásobování plynem, teplem, elektrickou energií a informační vedení.

Způsob vedení technické infrastruktury významným způsobem ovlivňuje možnosti změny prostorového řešení veřejného prostoru. Vzhledem k tomu, že technická infrastruktura by měla být vždy vedena co nejpríměji, s co nejmenším možným počtem křížení a pokud možno kolmými kříženími, vzniká často v případě podzemního vedení pod povrchem veřejných prostranství síť, která svými ochrannými pásmy znemožňuje například výsadby zeleně.

Tato situace je ještě zesílena preferencí zelených pásů v přidruženém dopravním prostoru pro vedení dopravní infrastruktury, čímž je výrazně omezena možnost plně využívat benefitů zelené infrastruktury v těchto pásech. Na druhou stranu je důvodem pro tuto preferenci snaha neomezit ať už pěší dopravu v případě vedení technické infrastruktury v chodnících, nebo automobilovou dopravu v případě nutnosti vést tato vedení pod pozemní komunikací.

4.1 Ochranná pásma technické infrastruktury

Aby nedocházelo k poškození vedení technické infrastruktury, jsou v jejich okolí vymezena tzv. *ochranná pásma technické infrastruktury*. Jejich minimální rozměr, stejně jako minimální krytí daného vedení technické infrastruktury, uvádí ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení. V praxi nicméně často o šířce ochranného pásma vedení technické infrastruktury rozhoduje jeho provozovatel.

Základní velikosti ochranných pásů jednotlivých prvků technické infrastruktury uvádí následující tabulka.

Tab. 2 Základní velikosti ochranných pásem vedení technické infrastruktury.

ELEKTRICKÉ SILOVÉ VEDENÍ		
<i>Nadzemní vedení</i>		
1 kV – 35 kV vč.	vodič bez izolace	7 m
	vodič se základní izolací	2 m
	zavěšená kabelová vedení	1 m
35 kV – 110 kV vč.		12 m
110 kV – 220 kV vč.		15 m
220 kV – 400 kV vč.		20 m
nad 400 kV		30 m
<i>Podzemní vedení</i>		
do 110 kV vč.		1 m
nad 110 kV		3 m
<i>Elektrická stanice</i>		
venkovní		20 m
stožárová		7 m
zděná		2 m
vestavná		1 m
PLYNOVOD		
nízkotlaký a střednětlaký plynovod, plynovodní přípojky v zastavěném území obce		1 m
ostatní plynovody a plynovodní přípojky		4 m
technologické stavby		4 m
TEPLOVOD		
rozvody tepelné energie		2,5 m
výměňíkové stanice		2,5 m
VODOVOD		
vodovodní řad do DN 500 vč.		1,5 m
vodovodní řad nad DN 500		2,5 m
KANALIZACE		
kanalizační stoka do DN 500 vč.		1,5 m
kanalizační stoka nad DN 500		2,5 m
PODZEMNÍ TELEKOMUNIKAČNÍ VEDENÍ		
podzemní telekomunikační vedení		1,5 m

5. Normativní požadavky pro veřejná prostranství

5.1 Obecné požadavky na objekty občanského vybavení

Pojem *občanské vybavení* v sobě zahrnuje poměrně širokou škálu nevýrobních i výrobních zařízení, které zajišťují obyvatelům obce i dojíždějícím obyvatelům spádových obcí dostatečnou kvalitu nabízených služeb a kvalitu života.

Při územním plánu je nutné klást důraz na potenciál rozvoje občanského vybavení a umožnění jeho dostupnosti ze všech lokalit, se zohledněním jeho kvality, vyváženost jeho sítě, faktory udržitelného rozvoje nebo demografickou a socioekonomickou strukturu obyvatel.

Aktivitty, které v rámci občanského vybavení státní správa, samospráva a další činitelé zajišťují, lze oborově rozčlenit na *školský a výchovný, tělovýchovný a sportovní, výrobní a opravárenské služby, stravování, správu a administrativu, ubytování, sociální péči, zdravotnické služby, kulturu, obchod, nevýrobní služby, církevní* a jiné.

Všechny prvky občanské vybavenosti musí podle Vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, splňovat zákonné požadavky na hygienu a bezpečnost provozu. Po celou dobu předpokládané životnosti stavby občanského vybavení musí být zajištěna, při splnění požadavku běžné údržby, mechanická odolnost a stabilita nosné konstrukce, požární odolnost, ochrana proti hluku, bezpečnost při užívání, dostatečné tepelně-izolační vlastnosti a schopnost úspory energií a nezávadnost pro životní prostředí či zdraví obyvatelstva.

Kromě těchto základních požadavků se různé typologicky specifické druhy staveb řídí také oborovými zákonnými předpisy, které lépe postihují požadavky vyplývající z užívání této občanské vybavenosti k jejímu předpokládanému účelu. Podle druhu stavby určuje výše zmíněná vyhláška nutnost zajistit dostatečnou rozptýlovou plochu, a to zejména u těch staveb, kde lze předpokládat shromažďování většího počtu lidí.

5.2 Komunikace pro chodce a cyklisty

Jak již bylo diskutováno výše, pro funkčnost veřejného prostoru je klíčovým faktorem existence dostatečné hustoty pěšího a cyklistického provozu, který katalyzuje další změny v území a jeho socioekonomický rozvoj. Je proto velmi důležité organizovat dopravu takovým způsobem, aby uspořádání dopravního prostoru pozemních komunikací reagovalo na potřeby chodců a cyklistů.

Primárním úkolem je zajištění bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, a obzvláště těch účastníků, kteří jsou kvůli své nižší rychlosti a absenci nebo výraznému omezení technických ochranných prvků nejzranitelnější, tedy chodců a cyklistů. Na druhou stranu může snaha o zajištění maximální ochrany vést k vytvoření sice funkčně bezpečného, ale z hlediska prostorových vazeb neudržitelně nepřírozeného konceptu pohybu.

Taková praxe, která pohyb chodců a cyklistů nadměru omezuje, může naopak vést k vytváření nebezpečných situací z důvodu nerespektování nepřírozeného směru či způsobu pohybu. Nadsazená snaha oddělovat navíc může být nebezpečná v těch bodech, kde nutně musí docházet ke křížení dopravních proudů – tento fenomén byl například popsán na případu cyklostezek, kdy vyloučením cyklodopravy může dojít ke snížení pozornosti řidičů automobilů a jejich snížené ohleduplnosti k ostatním účastníkům silničního provozu, a naopak pocitu absolutní bezpečnosti u cyklisty. V momentě křížení cyklostezky a silnice mohou mít oba tyto faktory negativní následky.

Obecně lze říci, že komunikace pro pěší by měly zajišťovat následující podmínky: funkční spojení cílů bez zbytečných zacházek; bezpečnost při užívání a minimalizace subjektivního pocitu ohrožení; svobodnou vůli při pohybu; minimalizace rušení ostatních účastníků provozu; umožnění bezbariérového a plynulého pohybu; přehlednost, pochopitelnost prostorových vazeb a umožnění orientace; vytvoření příjemného a uklidňujícího prostředí.

5.3 Bezbariérový přístup

Pro zajištění přístupu osob se sníženou schopností pohybu a orientace na veřejná prostranství musí být zejména u předpokládaných cílů jejich pohybu, tj. zejména prvků občanského vybavení, zřizována v dostatečném počtu parkovací stání.

V případě počtu stání do 20 je nutné zajistit jedno parkovací stání pro osoby zdravotně a tělesně postižené, při počtu do 40 stání potom 2 stání. Šířka takového parkovacího stání je potom zvětšena na 3,5 m a v případě podélného stání je jeho délka minimálně 7 m. Maximální podélný sklon parkovacího stání pro osoby zdravotně a tělesně postižené je 1:20, tj. 5 % a maximální sklon v příčném směru 1:40, tj. 2,5 %.

K vyhrazeným stáním musí být zajištěn bezbariérový přístup z komunikace pro pěší. Chodníky musí být široké alespoň 1,5 m, aby umožňovaly průjezd invalidního vozíku, a mohou mít podélný sklon nejvýše 1:12, tj. 8,33 %, a příčný sklon maximálně 1:50, tj. 2 %.

Na úsecích s podélným sklonem vyšším než 1:20, tj. 5 %, delších než 200 m je třeba zřídit odpočívadla délky minimálně 1,5 m. Ta mohou mít sklon pouze v jednom směru, a to nejvýše 1:50, tj. 2 %.

Tato opatření, stejně jako zajištění sjezdů na okrajích chodníku v místech pro přecházení tak, aby měly obrubník o maximální výšce 20 mm a navazoval na ně chodník o nejvyšším přijatelném podélném sklonu 1:8, tj. 12,5 % a příčném sklonu 1:50, tj. 2 % mají zajistit do co největší míry pohodlný a bezproblémový pohyb osob na invalidním vozíku, ale také rodičů s kočárky a dalšími. Ze stejného důvodu by měly být zastávky hromadné dopravy konstruovány s nástupní hranou ve výši 200 mm od navazující vozovky, aby mohlo být využito nízkopodlažních vozidel a bez větších obtíží do nich nastoupit.

Kromě opatření určených pro osoby s omezením pohybu jsou ve veřejném prostoru zajišťována i opatření pro usnadnění pohybu slabozrakých či nevidomých osob. Jejich potřeby jsou ošetřeny provedením *varovných pásů*, zřízením *umělých vodicích linií*, a především ochranou průchodnosti podél *přirozených vodicích linií*.

Využití přirozených vodicích linií a přirozených orientačních bodů jako základních hmatových prvků je ve veřejném prostoru výhodné zejména z toho důvodu, že neodvádí nevidomé osoby se takto přirozeně pohybují v blízkosti potenciálních cílů jejich pohybu a nedochází k fragmentaci povrchu veřejného prostoru sítí umělých hmatových prvků. Překážky na komunikacích pro chodce musí být osazeny tak, aby byl vytvořen prostor podél vodicí linie alespoň 1,5 m. Předměty zavěšené např. za fasády domu, který je přirozenou vodicí linií, nesmí do prostoru vyčnívat více než 300 mm.

Zastávky hromadné dopravy jsou kromě případného varovného pásu, který by měl být instalován všude tam, kde dochází k výškové změně nižší než 80 mm nebo kde by mohlo dojít k ohrožení nevidomých vstupujících do prostoru s jiným dopravním režimem, opatřeny značením navádějícím nevidomé k prvním dveřím zastavujícího autobusu.

6. Řešené území

6.1 Vymezení řešeného území

Řešené území se nachází v obci Zásmuky, okres Kolín, Středočeský kraj. Jedná se o Komenského náměstí s přilehlými prostory, konkrétně o pozemky na parcelních číslech 800/3; 859/19; 859/8; 838/3; 831/2; 800/4; 801/6; 859/20; 802/10; 859/8; 801/5; 801/4; 801/3; 801/7; 801/2; 195; 4; 859/21; 802/23; 351; 802/22; 989; 859/22 v katastrálním území. 791105 Zásmuky (okr. Kolín).

Vlastníky těchto pozemků je převážně Město Zásmuky, Komenského nám. 133, 28144 Zásmuky, a dále Středočeský kraj, Zborovská 81/11, Smíchov, 15000 Praha 5 a Alexandra Hardegg, Masarykova 1, 51750 Častolovice. Majetkové vztahy nebyly v rámci diplomové práce podrobněji řešeny.

Celková plocha hlavního řešeného území je 10 872 m², vedlejší řešená území, u nichž je míra zásahu závislá na navržené variantě, mají plochu 7 162 m². Z celkového řešeného území tvoří 9 086 m² zpevněné plochy, 8 144 m² plochy zeleně a zastavěná plocha 471 m². Ta je tvořena především půdorysem kostela Nanebevzetí Panny Marie, dále historizujícím způsobem pojatou bývalou trafostanicí, a dvěma autobusovými zastávkami z různých vrstev vývoje náměstí.

6.2 Širší vztahy

Zásmuky jsou městem, jež se nachází ve Středočeském kraji na území bývalého okresu Kolín cca 53 km od Prahy (od centra, 35 km od jejího okraje). Obec správně přináležejí k obci s rozšířenou působností Kolín, od níž je vzdálena cca 17 km. Mezi další blízká regionální centra patří Kutná Hora vzdálená cca 18 km, a menší města významná spíše z historického hlediska – Kouřim, jež se nachází cca 8 km od Zásmuk, Kostelec nad Černými Lesy vzdálený cca 15 km a Rataje nad Sázavou cca 15 km vzdušnou čarou.

V dostupné vzdálenosti se nacházejí napojení na dálnici D1 (exit 41 vzdálený 31 km) a D11 (exit 39 vzdálený 31 km). Obcí prochází tzv. stará kutnohorská císařská silnice, dnes hlavní silnice I/2. Železniční napojení je využíváno pouze v letních měsících pro provoz turistického vlaku, tzv. Podlipanského motoráčku. Obec je obsluhována linkami PID v trasách Praha – Kutná Hora a Praha – Kolín a zpět. Další autobusová spojení jsou provozována především s Kolínem a Kutnou Horou.

Obec je členem několika svazků obcí, jejichž cílem je rozvíjet turistický potenciál a pečovat společně o vedení technické infrastruktury, jako je vodovodní řad. Konkrétně se jedná o MAS Podlipansko, o. p. s., Svazek obcí mikroregionu Kouřimsko, Svazek obcí mikroregionu Zásmucko a DSO JEKOZ.

Katastrální území Zásmuky má rozlohu asi 24,1 km², a kromě samotného města Zásmuky s plochou asi 8, 51 km² se skládá z části obce Doubravčany, Nesměň, Sobočice a Vršice.

V obci se nachází městský úřad, pošta, mateřská škola, základní škola, zdravotní středisko s ordinacemi praktického lékaře, pediatra, stomatologa, gynekologa, lékárna, katolické kostely Nanebevzetí Panny Marie a Stigmatizace sv. Františka, Husův sbor, zámek s výstavní síní (samotné interiéry zámku nejsou kromě výstavní síně zpřístupněny veřejnosti), několik obchodů s potravinami a smíšeným zbožím, specializované prodejny – např. pekárna, rybárna, domácí potřeby, hospoda U Kozy, čerpací stanice.

6.3 Historický vývoj řešeného území

Pro vytvoření funkčního urbanisticko-krajinářského návrhu revitalizace Komenského náměstí je nejprve nutné se zabývat vývojem zástavby celé obce Zásmuky a pochopit historické změny, které se v průběhu dějin městyse odrazily na současné podobě tohoto veřejného prostoru. Teprve po pochopení historických souvislostí a způsobů, jakými se podepsaly na zástavbě Zásmuk a společenském významu Komenského náměstí, je možné vytvořit relevantní varianty jeho redesignu, které v sobě obsahují prvky zajišťující jejich životaschopnost v současném kontextu města.

Městys Zásmuky se nachází ve Středočeském kraji, asi 45 km od Prahy a 16 km od regionálního centra, města Kolín. Centrum obce se nachází v nadmořské výšce 340 m n. m.

Původ osídlení na místě dnešních Zásmuk není zcela jasný. První písemná zmínka o obci pochází z roku 1285 [10], jejich poloha na okraji centra raně středověkého osídlení [11] v Čechách nicméně naznačuje starší původ. Blízkost slovanských protourbánních jader, jako je Kouřim, naznačuje, že Zásmuky mohly být součástí „dosti husté sítě malých a středně velkých měst starých slovanských měst“ [22] typických pro úrodné oblasti středoevropského prostoru.

Pravděpodobně nejstarší zděnou stavbou v obci byl původní jednolodní románský kostel Nanebevzetí Panny Marie z 10. – 11. století, který byl nejprve transformován do

sakristie v rámci gotické přestavby kostela a následně i s ní zbořen při stavbě kostela nynějšího v roce 1898 [11].

Jednou z dominant Zásmuk je od jejich počátku šlechtické sídlo, nejprve dřevěný zemanský dvorec, následně gotická tvrz a dnes zámek. Celý areál se nachází na skalním ostrohu, jednom z posledních výběžků Českomoravské vrchoviny, který sem zabíhá ze Sázavské oblasti [11]. Zámecký areál tvoří dodnes takřka celou jednu stranu trojúhelníkového náměstí, které bylo nejprve jediným náměstím v Zásmukách, následně bylo známo jako Dolejší a dnes nese název Komenského náměstí.

Jeho nepravoúhlý tvar naznačuje, že Zásmuky nebyly jako město založeny, ale že tohoto statusu dosáhly až v průběhu svého vývoje. V urbanismu je tak od počátku definována nepravidelná síť ulic s „pitoreskním charakterem vznikajícím v důsledku změn v uzavřenosti prostoru“ [3] s tímto historickým náměstím jako svým celkem, která vyplývá i z přírodních podmínek města s měnícími se výškovými úrovněmi. Povýšení na městečko Zásmuky dosáhly v roce 1542 [10].

Od roku 1637 je osud města spojen se šlechtickým rodem Šternberků, kteří významným způsobem přispěli k jeho stavebnímu rozvoji. Jejich činnost se neomezovala pouze na zámek a jeho příslušenství, v letech 1692-1694 byl na popud Adolfa Vratislava Sternberga vybudován v nejvyšší části obce na východ od dosavadního centra zástavby raně barokní klášter s kostelem sv. Františka Serafinského [11].

Vybudování františkánského kláštera, který měl reprezentovat a spojovat rod Šternberků a jehož součástí byla i hrobka tohoto významného rodu, vytvořila v jižní části města osu mezi klášterem a zámkem. Tato ulice, dříve Klášterní, dnes Havlíčkova, se stala důležitou obchodní třídou, kde zástavba rychle získávala městský charakter vícepodlažních řadových domů.

Tato ulice se napojila na původní důležitou městskou silnici, která vedla v jižní části dnešního města od brodu v Ratajích nad Sázavou k brodu na Labi v Poděbradech v severojižním směru. Zemská stezka mezi Prahou a Kutnou Horou původně obec míjela. Tato významná spojnice vznikla až v době Marie Terezie a výrazně tak poznamenala další vývoj urbanismu města [11].

Tzv. stará kutnohorská silnice spojující významná historická centra Prahu, Kouřim a Kutnou Horu, dnešní silnice č. I/2, neorganicky vnikla do půdorysu města. Na západním

okraji obce přetřela zámecký park, což vyústilo v potřebu pod silnicí vybudovat tunely pro průchod jelení zvěře [11], a dále pokračovala v severojižním směru na Dolejší (dnes Komenského) náměstí, kde pokračovala po hraně zámeckého areálu a v nejužší části náměstí se stáčela do Klášterní (dnes Havlíčkovy) ulice a pokračovala dále na východ. Po v zásadě jiné trase vede tato silnice dodnes.

Císařská cesta s sebou nesla řadu nevýhod, ale i výhod. Rozdělení obce a klesající význam spojení s Posázavím vedly k pomalejšímu rozvoji nejnižší části obce pod zámeckou skálou, přestože se zde až do 20. století nacházel pivovar. Ruch spojený se zvýšenou dopravou ale také představoval nové obchodní příležitosti a zvýšený příjem z městského mýta. Již před vznikem této komunikace se na křižovatce cest u františkánského kláštera začalo formovat druhé náměstí, tzv. Hořejší (dnes Kmochovo). Barokní kamenná zástavba vzniklá po požárech v letech 1690 a 1720 již v zásadě vytvářela historické centrum tak, jak v pozměněné podobě existuje v Zásmukách dodnes.

Historické jádro města tvořilo Dolejší náměstí (dnes Komenského) u zámku, Hořejší náměstí (dnes Kmochovo) na kopci u kláštera a jejich spojnice, výstavnější ulice Klášterní (dnes Havlíčkova) a Ulička (dnes Polákova ulice), kde byly domky drobnějších řemeslníků. Vzhledem k zmíněným požárům, Ohňovému patentu Marie Terezie z roku 1751 a ekonomickému rozvoji města po napojení na kutnohorskou silnici byla zástavba většinou kamenná či z cihel, i když se místy stále dochovaly roubené či poloroubené stavby.

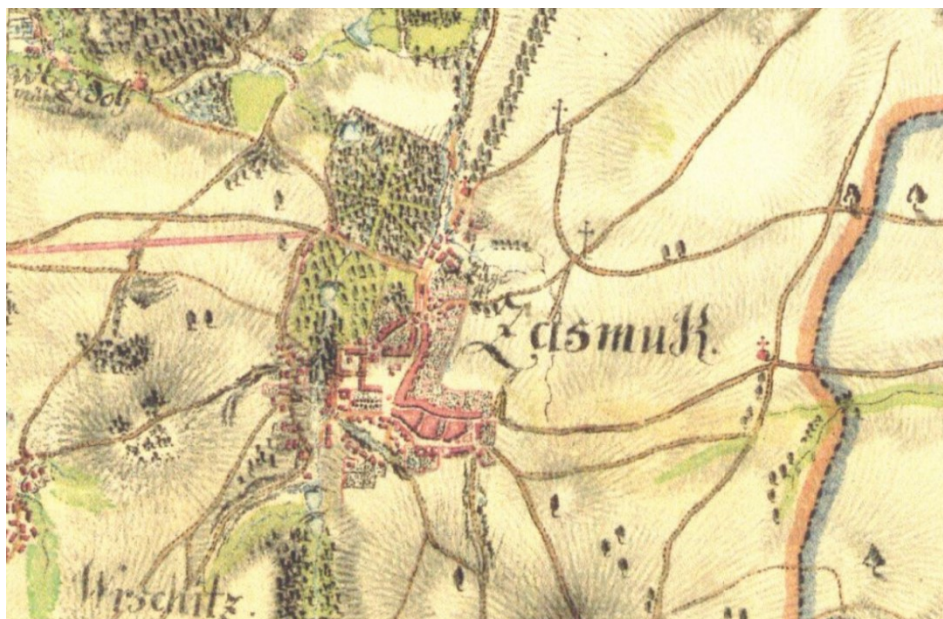
Severní stranu trojúhelníka Dolejšího náměstí tvořily výstavní domy fary a jejího hospodářského zázemí, školy a radnice. Na západě byla jeho plocha vymezena starobinec, kostel se hřbitovem a zámecký park. Na východě se do prostoru náměstí obracely měšťanské domy, v této době opatřené podloubími, na špičce náměstí u zatačky stála hospoda, nejprve nazývaná U železného pařezu, po požáru a následné obnově Nová hospoda. Na náměstí stála osmiboká kašna z červeného nučického pískovce zřízená v letech 1754–1758, která sloužila až do zavedení vodovodu roku 1912 [11].



Obr. 1 Škola a radnice na počátku 19. století.²

V roce 1750, tj. v době budování císařské silnice, uvádí Městská kniha zásmucká zástavbu města v podobě 58 domů a židovny. V té době zde žilo 14 rodin sedláků a chalupníků. Jak vypadala urbanistická struktura Zásmuk v 60. až 80. letech 18. století nám může napovědět výřez z tzv. I. vojenského mapování. Z charakteru zobrazené zástavby je zjevné, že hustší zástavba městského typu se skutečně koncentrovala do okolí dvou náměstí a jejich spojnic. Zřetelné je také ještě propojení zámeckého areálu s plochou náměstí. Naproti ústí Uličky do Dolejšího náměstí je v zámeckém parku vedena stromová alej. Podobně jako v jiných městech, i zde se v této době uprostřed veřejné plochy náměstí nacházejí drobná dočasná obydlí.

² [11]



Obr. 2 Zásmyky na výřezu I. vojenského mapování.³

Výňatek z II. vojenského mapování, který zachycuje stav městské zástavby v letech 1842-1852, již díky přesnějšímu zaměření objektů triangulací lépe zachycuje vzájemné poměry jednotlivých prvků uliční sítě. Klášterní (dnes Havlíčkova) ulice je zjevně ve své šíři velkoryseji řešená než Ulička (dnes Polákova ulice). Zřetelné je již odlišení zeleně zámeckého areálu od plochy Dolejšího (dnes Komenského) náměstí.



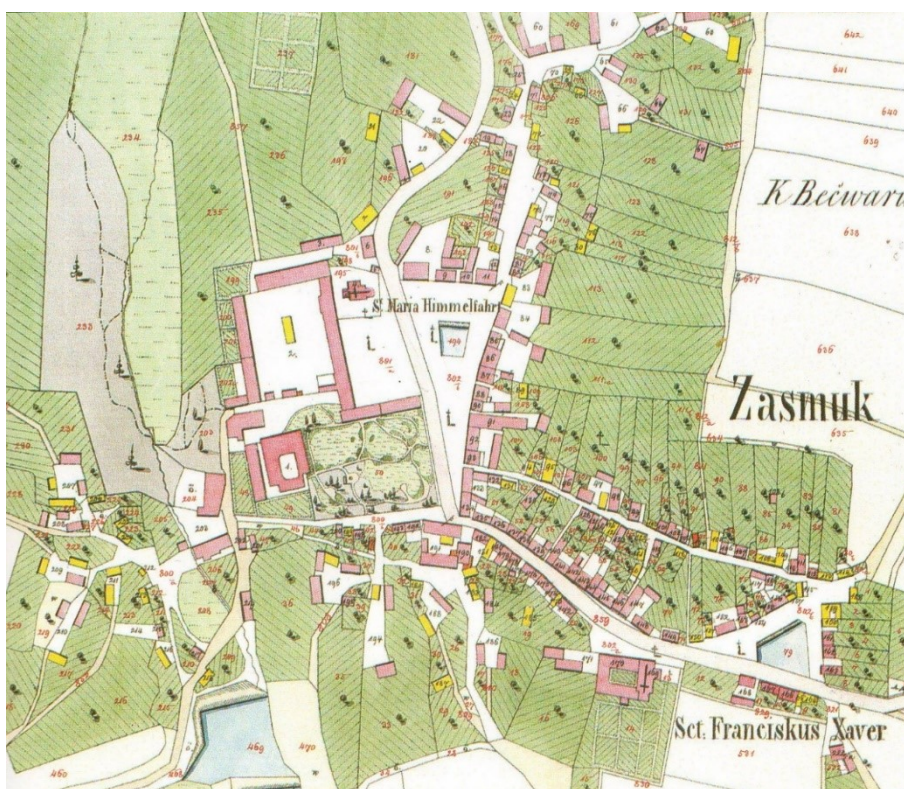
Obr. 3 Zásmyky na II. vojenském mapování⁴.

³ Národní geoportál CENIA

⁴ Národní geoportál CENIA

Tzv. císařské otisky stabilního katastru ze 40. let 19. století nám prostor náměstí a strukturu zástavby zobrazuje ve větší podrobnosti. Většina staveb jádrové oblasti obce kolem Dolejšího náměstí je kamenná, zatímco v okrajových částech obce se dosud vyskytují ve větší míře i spalné budovy. Areál zámku je od veřejného prostranství oddělen hospodářskými budovami a zahradně-architektonicky pojatým parkem. Mezi císařskou silnicí a zámecký areál je vklíněna plocha kolem kostela Nanebevzetí Panny Marie. V ploše náměstí je zřízena vodní plocha, dále se zde vyskytují již zmiňovaná kašna zdobená sochou sv. Floriána, na západ od vodní plochy socha sv. Jana Nepomuckého, která sem byla přesunuta v roce 1841 ze svého původního umístění u františkánského kláštera, a morový sloup se sochou Bolestné Panny Marie z roku 1679 před průčelím kostela [11].

Z takto do detailu zpracovaného mapového podkladu je také zřejmější charakter městského osídlení Zásmuk. Stavby jsou nahuštěny na uliční čáru podél hranic náměstí a podél Klášterní ulice, bezprostředně za řadou těchto městských domů jsou však do krajiny přecházející zahrady.



Obr. 4 Dnešní Komenského náměstí na tzv. císařských otiscích.⁵

⁵ [11]

III. vojenské mapování nezobrazuje dnešní Komenského náměstí v dostatečném detailu, naznačuje však, že další zástavba probíhala především v severovýchodní části tehdejších Zásmuk.

Vzhledem k použitému měřítku nejsou na mapě patrné doložené změny, které spočívaly v zavezení dešťových rybníčků na Dolejším náměstí a založení sadu v roce 1878. V dolní, širší části tohoto veřejného prostoru plánovali místní vlastenci vybudovat tzv. „Polákův libosad“, pomník tohoto obrozeneckého básníka obklopený parkově upraveným prostorem. Ke stavbě pomníku nedošlo, na počest básníka byla pouze přejmenována dnešní Polákova ulice a na jeho rodný dům, který v ulici stojí, umístěna pamětní deska [11].



Obr. 5 Zásmuky na III. vojenském mapování.⁶

⁶ Národní geoportál CENIA



Obr. 6 Založení libosadu na dnešním Komenského náměstí⁷.



Obr. 7 Popínavé rostliny na fasádě a upravená zeleň v okolí fary.⁸

⁷ [11]

⁸ [11]



Obr. 8 Zeleň u školy a fary. V pozadí starý kostel⁹.

Širší část náměstí tak však získala parkovou úpravu, kterou si v pozměněné podobě zachovává dodnes a stává se tak veřejným prostorem, jak jej chápali měšťané 19. století. V roce 1890 měly Zásmuky o rozloze 8,54 km² 2258 obyvatel [11], z nichž mnozí byli drobní řemeslníci, jejichž živnosti a krámy se ve větší míře soustředily podél hlavní Klášterní ulice a na východní stranu Dolejšího náměstí. Život města byl nahuštěn okolo této jádrové části, později došlo ještě k rozvoji zástavby směrem na sever k železniční stanici, ten ale nebyl nikterak bouřlivý.

Zásmuky byly v roce 1887 napojeny na lokální železniční trať Bošice – Bečváry, která byla nicméně pouze odbočkou hlavní trati. Nejprve byla provozována jako železniční vlečka pro potřeby místního průmyslu, a to zejména podnikatelů v Kouřimi a Karlstalského cukrovaru u Svojšic, teprve od roku 1901 sloužila jako veřejná trať pro osobní dopravu a dopravu zboží i mimo tyto preferované podniky [13]. Chodník a silnice k nádraží se však dočkaly spolu s Dolejším náměstím v letech 1897-1898 vydláždění [11], vedení města tedy předpokládalo bouřlivější rozvoj tímto směrem.

Na přelomu 19. a 20. století proběhly v uspořádání dnešního Komenského náměstí další změny. Největší z nich bylo vybudování nového kostela Nanebevzetí Panny Marie, který

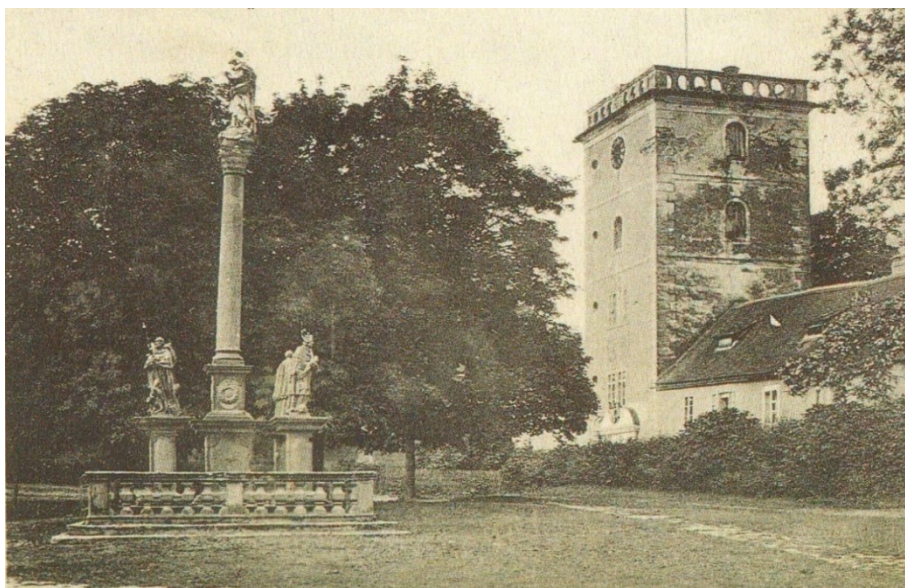
⁹ [11]

byl vysvěcen v roce 1903. V souvislosti s touto stavbou byl odstraněn barokní kostel a definitivně odstraněny zbytky hřbitova, který jej obklopoval (a do nějž se nepohřbívalo od začátku 18. století). Nový novorománský kostel byl navržen větší, a proto u něj musela být použita netradiční orientace v ose sever-jih, zatímco původní kostel měl tradiční smysl východ-západ. Průčelí kostela se tak odvrátilo od hlavního veřejného prostoru náměstí do plochy, která se dočkala parkové úpravy.



Obr. 9 Nový kostel Nanebevzetí Panny Marie na dobové pohlednici.¹⁰

¹⁰ [11]



Obr. 10 Morový sloup u kostela. V pozadí vstupní brána zámeckého areálu.¹¹

Na dnešním Komenského náměstí sídlila od roku 1887 pošta, a to nejprve v domě kupce Frengla v užší části náměstí a později, od roku 1910, v uvolněné budově staré školy vedle radnice. V roce 1909 totiž na náměstí otevřeli novou secesní budovu obecné školy, která vznikla na východní straně náměstí na místě dvou vykoupených a odstraněných domů. Na pohlednici z této doby je patrné, jak se škola obrací do reprezentativního parčíku.



Obr. 11 Nová budova školy. V popředí sadovnická úprava dnešního Komenského náměstí.¹²

¹¹ [11]

¹² [11]

Měnil se také inventář náměstí. Po zavedení vodovodu a v souvislosti s protikatolickými náladami ve společnosti byla v roce 1921 z jižní části dnešního Komenského náměstí odstraněna kašna se sochou sv. Floriána a nahrazena tzv. Husovým kamenem. Ten byl umístěn ve vyvýšeném květinovém záhonu až do roku 1957, kdy byl neudržovaný pomník přesunut. Chodník na východní straně náměstí byl doprovázen stromořadím, v parku před poštou a radnicí byla vysazena v roce 1918 „lípa svobody“.



Obr. 12 Kašna na dnešním Komenského náměstí, která zde stála do roku 1920.¹³



Obr. 13 Dnešní Komenského náměstí po roce 1920 s novou dominantou – Husovým kamenem.¹⁴

¹³ [11]

¹⁴ [11]

Již pohlednice z 30. let 20. století ale naznačuje, že pojetí veřejného prostoru nebylo zejména v užší jižní části náměstí ustáleno. Stromy podél chodníků mizí, naopak vedle Husova kamene je vysazen soliterní strom, pravděpodobně lípa. V ploše náměstí se objevuje drobná stavba trafiky.

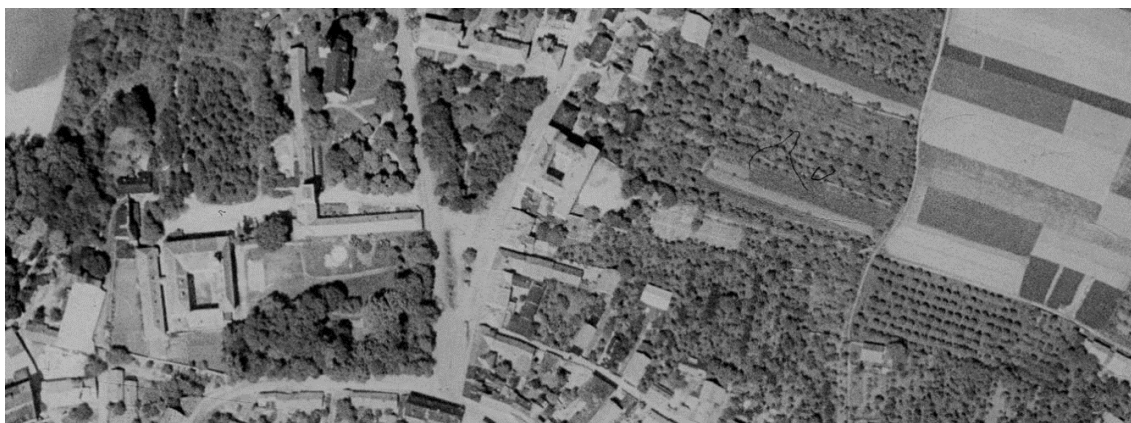


Obr. 14 Fotografie z 30. let 20. století zachycující trafikku v ploše náměstí.¹⁵

Pravděpodobně tutéž kompozici, jaká se na Komenského náměstí nacházela ve 30. letech, ovšem se vzrostlejšími dřevinami, zachycuje letecká fotografie z 50. let 20. století. V užší jižní části náměstí vidíme centrálně umístěné objekty trafiky, Husova kamene a soliterní strom, v parkově upravené spodní části je zřejmá symetrická vysokodřevinná výsadba. Evidentní je snaha o osovou souměrnost, na osu směřující od Nové hospody k poště jsou navázány jak již zmíněné soliterní prvky v otevřené ploše, tak cestní síť a výsadba parku. Strom uprostřed kompozice je pravděpodobně již zmiňovaná „lípa svobody“.

Volba takovéto symetrické kompozice, která se pravděpodobně začala utvářet již na počátku 20. století, prostorově i významově odděluje od hlavní plochy náměstí prostor v okolí kostela Nanebevzetí Panny Marie. Zatímco v jiných městech jsou plochy u vstupu do kostela důležitou součástí veřejného prostoru s jeho funkcemi, v Zásnukách došlo k poměrně tvrdému oddělení civilního, občanského náměstí a náboženského, kontemplačního prostoru v okolí kostela, čemuž bezpochyby napomohlo i oddělení rušnou silnicí.

¹⁵ [11]



Obr. 15 Letecká fotografie oblasti kolem Komenského náměstí z 50. let 20. století.¹⁶

Na letecké fotografii z 50. let je také zřejmé, že až do tohoto období si zástavba zachovala kompaktní charakter. Stavby jsou stále soustředěny na poměrně malé ploše podél hlavních ulic a náměstí a přecházejí do krajiny širokým pásem zahrad a sadů.

Takovéto nahuštění s sebou nese také koncentraci lidí a dějů do veřejných prostranství, které jsou rozmístěny v dochozí vzdálenosti pro většinu obyvatel. Podobně jako v mnoha jiných malých městech [2], byla i zástavba veřejných prostorů založena na jednoduché hierarchii, kdy spíše utilitárně řešené ulice ústily do reprezentativně a spíše staticky řešených parkových úprav náměstí, které však byly v případě ústředního Komenského náměstí oživeny ruchem navázaným na budovy občanské vybavenosti, tj. radnici, poštu, školu, a obchod.

To se začalo měnit ve druhé polovině 20. století, kdy se zejména v severovýchodní části obce začala rozvíjet monofunkční obytná zástavba rodinných domů se zahradou. Takovéto rozšíření obce mělo na urbanismus obce spíše negativní vliv, neboť došlo k rozmělnění kompaktní podoby města a k prodloužení vzdáleností pro jeho obyvatele.

Jestliže Jan Gehl [8] uvádí jako přípustnou dochozí vzdálenost cca 500 m, v závislosti na monotónnosti trasy, rozšířením obce se ústřední prostor Komenského náměstí dostává mimo tuto pěší dostupnost pro obyvatele nových rodinných domů. Nová zástavba se navíc rozvíjí asymetricky a Komenského náměstí se tak dostává mimo geometrický střed obce, navíc je v souvislosti se společenskými změnami ochuzeno o velkou část své obchodní atraktivity.

¹⁶ Národní geoportál CENIA

Rozvolněný stavební typ rodinných domků s předzahrádkami a malými zahradami za domem navíc posunul urbanismus města spíše směrem k vesnické zástavbě. Na jednu stranu Zásmuky přicházejí o velkou část zeleného pásu zahrad a sadů, které je zapojovaly do krajiny, na druhou stranu přicházejí o kompaktní strukturu s jasně čitelnou osnovou veřejných prostorů a promísením základních městských funkcí.

O změně statusu obce svědčí i mnohem větší závislost zaměstnanosti obyvatel na zemědělské výrobě v době komunismu a založení vesnického zdravotnického střediska a mateřské školy podle teorie střediskových míst z 60. až 70. let 20. století [22], tentokrát však již stranou od původní zástavby městského charakteru v geometrickém středu obce.

V současné době se tak Komenského náměstí nachází v určitém vakuu, které plyne z nevyhraněného charakteru obce mezi městem a vesnicí. Zásmukám byl sice v roce 1992 navrácen status města, ten však plyne spíše s historických souvislostí a neodráží se dostatečně ve způsobu života v obci.

Počet obyvatel přes všechny turbulence 20. století vykazuje stabilitu (v roce 1890 a 1900 měly Zásmuky 2258 obyvatel, v roce 1913 2026, v roce 1921 1901, v letech 1946 a 1947 1599 a 1600 obyvatel; v současné době mají 1947 obyvatel). Zatímco však v roce 1890 byla zastavěná plocha obce 8,54 km², v roce 2015 to bylo 24,11 km², zatímco počet obyvatel se od počátku století pohybuje s drobnými výkyvy kolem 2000, zastavěné území obce vzrostlo třikrát.

Kobercová výstavba rodinných domů, která v obci probíhá dodnes, tak sice vytvořila ideální podmínky pro soukromé aktivity jejích obyvatel v přilehlých rekreačních zahradách, ale „rozvržení ulic, automobilová doprava, a zvláště rozptýlení lidí a událostí do šířky současně na minimum omezily společné venkovní aktivity. V těchto oblastech se masmédia a nákupní centra stala prakticky jedinými pojítky s okolním světem, neboť život mezi budovami byl utlumen. [8]“ Důsledek této změny navíc nebyl v tomto případě patrný ihned, protože před rokem 1989 byla v populaci obecně menší koncentrace automobilů, a pěší či cyklistický pohyb do městského centra vyplýval z nutnosti. V současné době je však závislost těchto obyvatel na automobilech zřetelná a jejich motivace nedojet svým vozidlem do supermarketu ve městě a namísto toho využít obchodů v Zásmukách malá.

6.4 Občanská vybavenost

V následujících odstavcích bude komentována pouze občanská vybavenost nacházející se v zájmovém území nebo v územích těsně na Komenského náměstí navazujících. Úplnější výčet byl již proveden v části *Širší vztahy*.

Kostel Nanebevzetí Panny Marie je jednou z nejvýraznějších dominant panoramatu Zásmuk a zároveň nejvýznamnějším katolickým chrámem v Zásmukách, neboť barokní kostel Stigmatizace sv. Františka je přístupný pouze příležitostně během zásmucké pouti, tzv. Porcinkule.

Obec spadá pod správu římskokatolické farnosti Uhlířské Janovice, na místní faře, která se rovněž nachází na Komenského náměstí, nicméně stále působí výpomocný duchovní. V kostele probíhají pravidelné bohoslužby ve svátcích a každou neděli v 9.30.

Zámek Zásmuky byl v roce 1992 restituován Franciskou Dianou Sternbergovou, která jej převzala ve velmi špatném stavu. Zámecký inventář byl bez provedení jakéhokoli soupisu rozprodán, rozebrán či zničen ihned po znárodnění v roce 1948. Poté přešel zámecký areál pod správu tehdejšího ministerstva národní obrany, která pokračovala ve zcela nevhodném zacházení s touto kulturní památkou až do roku 1989.

V roce 1982 zámek z nikdy nevyšetřených příčin vyhořel a došlo k poničení značné části střechy. Vojenská správa tehdy žádala ministerstvo kultury o sejmutí památkové ochrany objektu, což se naštěstí nepodařilo, budova nicméně zůstávala v tomto neutěšeném stavu až do roku 1993, kdy byly po navrácení do rukou Sternbergů provedeny první nejnutnější opravy.

Současnou majitelkou areálu je dcera Francisky Diany Sternbergové, Alexandra Hartegg. Zámecký areál je volně přístupný, ale vzhledem ke stavu interiérů a stále probíhajícím rekonstrukcím a opravám nelze navštívit vnitřní prostory zámku. V opravené branné věži nad branou je od roku 1999 provozována výstavní síň, která funguje také jako místo příležitostných koncertů a svateb.

Pošta Zásmuky sídlí v budově mezi farou a městským úřadem v severní, nejširší části náměstí. Jedná se o plnohodnotnou pobočku s otevírací dobou ve všechny dny kromě neděle.

Městský úřad sídlí v rohové budově v blízkosti školy a pěšího propojení se zdravotním střediskem. Městské zastupitelstvo je tvořeno 15 zastupiteli, úřední hodiny jsou v pondělí a ve středu, popř. po předchozí domluvě.

Základní škola Zásmyky zajišťuje povinnou školní docházku pro žáky 1. až 9. ročníku, nabízí také služby školní družiny a školní jídelny, která jako doplňkovou činnost prodává jídlo i pro veřejnost.

Maximální kapacita školy je 480 žáků, výuka probíhá v 18 učebnách. Škola je provedena bezbariérově, přístup do vyšších pater je zajištěn výtahem. Za budovou školy se nacházejí poměrně rozsáhlé pozemky, které jsou částečně využívány pro výuku tělesné výchovy mimo tělocvičnu v letních měsících a částečně obhospodařovány v rámci pracovního vyučování.

Lékárna a ambulance praktického lékaře sídlí v jenom z nižších městských domů na východní straně náměstí. Lékárna nabízí i služby e-shopu s doručením až do domu.

Obchod s potravinami na náměstí nabízí především výběr ovoce a zeleniny a dále základní druhy potravin a potřeb do domácnosti.

V budově tzv. nové hospody, která sloužila jako restaurace ještě před několika lety, sídlí firma zaměřená na stavební práce, zejména na práce při budování technické a dopravní infrastruktury *VPK Suchý*.

6.5 Současný stav řešeného území

Komenského náměstí v jeho nynější podobě je výslednicí všech výše popsaných historických vlivů a společenských změn. V jeho prostorovém uspořádání jsou patrné historické kompoziční prvky i nepříliš promyšlená údržba posledních 20 let.

Problematické je využití tohoto veřejného prostoru, na němž se udržely významné budovy občanské vybavenosti – městský úřad, pošta, škola, ale obchodní nabídka pro běžné kolemjdoucí se omezuje na potraviny a lékárnu. Budova Nové hospody neslouží jako restaurace a na náměstí žádné pohostinství není.

Nejistý je také osud zámku, v jehož věži sídlí malé městské muzeum, jehož areál je nicméně nevyužitý a jen omezeně přístupný. Vzhledem k podmínkám, za jakých byl rodině Šternberků v restituci navrácen majetek, je zámek nepřístupný a majitelé se jej pravděpodobně pokoušejí prodat, protože nemají dostatek finančních prostředků na další rekonstrukce.

Skrze náměstí dosud prochází hlavní silnice spojující Prahu a Kutnou Horu, silnice č. I/2, která představuje pro město značnou dopravní zátěž. Podle sčítání dopravy z roku 2016

projede po této silnici v průměru 4203 vozidel denně, v rámci toho ročního průměru denních intenzit projelo Zásmukami 1027 těžkých vozidel denně.

Problematické je i řešení autobusové zastávky na náměstí. Dopravní spojení je pro město důležité, Zásmuky jsou propojeny autobusovými linkami s Kolínem, Kutnou Horou a Prahou. Poslední zmiňované spojení je realizováno v rámci integrovaného dopravního systému kloubovým autobusem o délce 18 m a vyžaduje tak nástupní plochu značné délky.

V jižní části náměstí tak vedle sebe paralelně fungují dvě zastávky. První se nachází ve středu náměstí u okraje parkové úpravy jeho severní části a je opatřena zděným přístřeškem pravděpodobně z 80. let. Tuto zastávku běžně využívají menší autobusy, zejména ty přijíždějící od severu, přestože v rámci opravy povrchu silnice č. I/2 v roce 2010 a následné modernizace místních komunikací na Komenského náměstí v roce 2012 byla rovnoběžně s jejím průběhem v severní, užší části náměstí, vybudována nová zastávka opatřená proskleným přístřeškem.

Situace ohledně jednotlivých autobusových spojů je značně nepřehledná a zhoršená navíc tím, že celá jižní část náměstí je řešena jako asfaltová plocha s nejasným dopravním režimem. Ta slouží jako parkoviště osobních automobilů i jako zastávka některých autobusů a způsob pohybu motorových vozidel zde určuje spíše zvyk než dopravní předpisy.

Nová zastávka autobusů, třebaže vyhovující svou délkou, je nicméně nevyhovující z uživatelského hlediska. Průhledný přístřešek skýtá jen malou ochranu před slunečními paprsky a vedrem, kdokoli čekající zde na autobus se navíc ocitá v nepříjemné pozici uprostřed volné asfaltové plochy, bez jakékoli ochrany jak před zvědavými pohledy kolemjdoucích, tak před exhalacemi a hlukem z automobilové dopravy.

6.6 Fotodokumentace řešeného území¹⁷



Obr. 16 Budova školy.



Obr. 17 Prázdné nároží u budovy školy. pěší cesta směřuje k zdravotnímu středisku.

¹⁷ fotografie autorky.



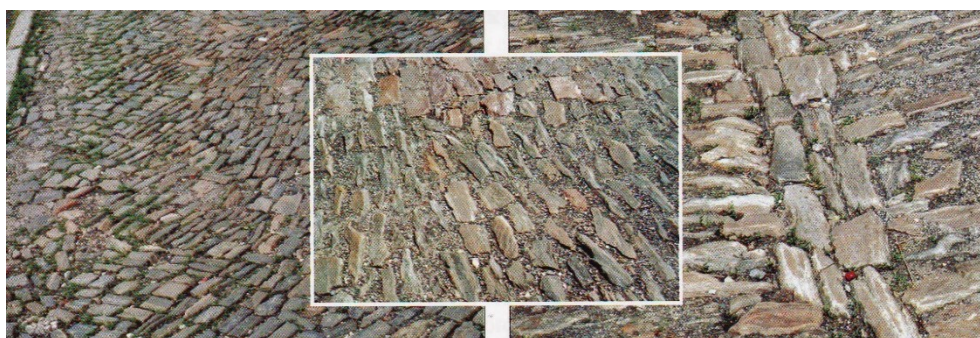
Obr. 18 Řešení komunikace a parkování před školou.



Obr. 19 Budova radnice.



Obr. 20 Stav chodníku před budovou školy.



Obr. 21 Zbytky dosud místně zachovalé dlažby z 19. století.



Obr. 22 Budova pošty a fary v dolní části náměstí.



Obr. 23 Stav parku u fary. Nedostatečně frekventované cesty ze zhutněného štěrku zarůstají, nekoncepční výsadby brání pohledu na budovu kostela.



Obr. 24 Nově založené řady lip u školy.



Obr. 25 Silnice I/2 v dolní části náměstí.



Obr. 26 Horní část náměstí s ostrůvkem pro zastávku autobusu uprostřed asfaltové plochy.



Obr. 27 Horní část náměstí. Po pravé straně zámecký park.



Obr. 28 Nová zastávka v horní části náměstí.



Obr. 29 Stará zastávka autobusu pod stromy na okraji parkově upravené plochy.



Obr. 30 Detail staré zastávky. Starší stromy – lípy – byly založeny k udržování koruny tzv. "na babu", ale jejich údržba není dostatečná, což se odráží i na jejich zdravotním stavu.

6.7 SWOT analýza řešeného území

Stav řešeného území v jeho nynější podobě je možné přehledně také popsat provedením SWOT analýzy, již vyjadřuje následující tabulka.

Tab. 3 SWOT analýza současného stavu území.

SOUČASNÝ STAV ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ	
Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • umístění náměstí v historické zástavbě • přítomnost některých prvků občanské vybavenosti (městský úřad, škola, pošta, samoobsluha, lékárna) • vymezený prostor pro zeleň neomezovaný vedením technické infrastruktury • dobré napojení na hromadnou dopravu 	<ul style="list-style-type: none"> • omezení plynoucí ze silného dopravního provozu • statická kompozice nereagující flexibilně na probíhající děje • nedostatečná údržba současných výsadeb • neregulované parkování v jižní části náměstí • nevyužívané stavby (stará zastávka, vyřazená trafostanice) v prostoru náměstí • materiálově nejednotné povrchy • nevyřešené nakládání se srážkovými vodami • přirozeně svažité terén omezuje možnosti bezbariérového provedení veřejného prostoru • rozdělení prostoru náměstí na dvě části hlavní silnicí
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • vytvoření společenského centra • podpora ekonomické a obchodní role náměstí • rozvoj turismu 	<ul style="list-style-type: none"> • negativní demografický vývoj • setrvávající nevhodná či nedostatečná údržba náměstí • další nárůst dopravní zátěže

7. Referenční stavby

7.1 Tyršovo náměstí, Hostomice (a1 architects)

Tato revitalizace vzešla z architektonické soutěže v roce 2010 je navržena v území, jehož problémy jsou vzhledem k podobnému charakteru zástavby a vývoje obce v mnohém obdobné s problémy řešenými v rámci diplomové práce.

Hostomice jsou podobně jako Zásmuky městysem s 1783 obyvateli k 1. 1. 2018. Přestože se tedy jedná o malé město, v centru obce se nachází velkoryse pojaté historické náměstí s výsadbou zeleně, kolem nějž se soustřeďují domy městského typu – vícepatrové budovy, v jejichž parteru se často nacházejí obchodní prostory.

Podobně jako v řešeném území existoval i zde zásadní problém s uchopením náměstí. Nekoncepční zásahy v průběhu zejména druhé poloviny 20. století vedly k fragmentaci tohoto veřejného prostoru, výsadbám skupin keřů bez jasného konceptu a neschopnost upravit dopravní režim pomocí jasných a přehledných pravidel.

Kompozice starších výsadeb, která se v době návrhu ještě dochovala, již svým statickým reprezentativním charakterem přestávala stačit potřebám místních. Novější výsadby na tuto starší vrstvu vůbec nereagovaly a rozdělovaly náměstí celou řadou bariér bránících plynulému pěšímu provozu.

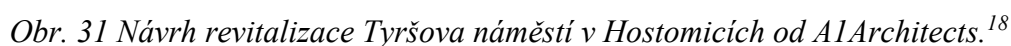
V místech veřejného zájmu, jako je například pošta, probíhalo neregulované parkování omezující pěší pohyb. V nejrušnějších částech náměstí byl chodec vytlačen z jeho obvodu a nucen pohybovat se po okraji ozeleněné plochy.

Soutěžní návrh, který obdržel 1. místo, si kladl za cíl prostor spíše očistit než radikálně měnit. Hlavní ideou bylo odstranit nevhodné výsadby a sjednotit centrální zelenou plochu tak, aby se jednalo o jednolitý prostor krytý korunami stromů.

Další výraznější změnou byla snaha regulovat pohyb automobilů a nastavit jednoznačnou hierarchii preferovaných módů dopravy: chodci, cyklisté, automobily. V ploše náměstí byla navržena takřka úplná eliminace výškových rozdílů, s výjimkou krajské silnice II. třídy oddělené obrubníkem.

Tato silnice se od ostatních povrchů náměstí odlišuje i materiálově, bylo u ní navrženo zachování živičného povrchu z důvodu snížení hlučnosti při poježdění automobily. Obvod náměstí měly pokrývat malé žulové kostky, odpovídající historickému rázu náměstí i jeho

Centrální parková část je doplněna o souvislou mlatovou plochu, která je na místech předpokládané vyšší frekvence pěšího pohybu nahrazena oblázky kladenými do maltového lože. Jsou navrženy dosadby a doplnění řad stromů po obvodu tohoto prostoru.



Město Nymburk je historickým městem, které mělo k 1. 1. 2018 15062 obyvatel, je tedy oproti řešenému území obcí s již rozsáhlejším centrem složeným z bloků domů městského charakteru, které je městskou památkovou zónou.

Centrálním náměstím Přemyslovců prochází frekventovaná silnice, která je původní trasou hlavní silnice č. I/38, která byla nicméně po vybudování obchvatu v roce 2010 přeložena mimo centrum města.

53

Těžiště návrhu spočívá v plném využití okolní historické architektury. Návrh pojímá náměstí jako prázdný prostor v nahuštěné středověké zástavbě. Respektuje umístění silnice diagonálně skrz náměstí, ale přibližuje ji životu v tomto veřejném prostoru srovnáním výškových úrovní těchto povrchů.

Centrální prostor je polyfunkční, převážně prázdný a očekává se jeho zaplnění aktivitami vyplývajícími z činnosti obyvatel města, spolků či městských institucí. Po obvodu náměstí je ponechán prostor na rozvoj obchodních aktivit, kdy je počítáno s umístěním zahrádek restaurací a kaváren ve stínu stromů, které náměstí lemují.

Použité materiály odkazují k historickému charakteru města. Jedná se o žulovou dlažbu „kočičích hlav“ v trase silnice, nepravidelnou lomovou dlažbu v ostatní ploše náměstí a žulovou dlažbu z drobných kostek v obvodových chodnících. Detaily jsou navrženy v provedení z místního narůžovělého pískovce.

V ploše náměstí je rozmístěno několik uměleckých a vodních prvků. Lavičky i tyto drobné detaily mají spíše abstraktní tvar, který je nedefinuje jednoznačně, jedná se spíše o intuitivní místo k sezení než jasně vymezenou lavičku.



Obr. 32 Náměstí Přemyslovců v Nymburce od The Büro.¹⁹

¹⁹ www.the-buro.cz

7.3 Husovo náměstí, Lysá nad Labem (Land05 a XTOPIX)

Lysá nad Labem je město s 9551 obyvateli (k 1. 1. 2018), které v roce 2016 vypsal urbanisticko-architektonickou soutěž na revitalizaci rozsáhlého náměstí ve svém centru, Husova náměstí. Obdélníkové náměstí je ze dvou stran vymezeno poměrně frekventovanými silnicemi, jeho původní podobu ve značné míře poškozovalo parkování na většině jeho plochy.

Vítězný návrh automobilovou dopravu do co největší míry upořádá ve prospěch pěších a cyklistů. Terénní rozdíly mezi jednotlivými plochami jsou odstraněny a náměstí je pojato jako spojení dvou částí – parkové a multifunkční volné plochy.

Ve východní části náměstí oddělují od silniční komunikace stromy vysázené v pravidelném rastru. Ty se uplatňují jako alespoň částečná izolace před prachem, hlukem a neklidem automobilové dopravy.

V dlážděné hlavní ploše náměstí se uplatňuje jemná modelace, která pracuje se symbolismem řeky Labe a slouží i jako specifický druh vodního prvku. V této snížené části náměstí se podle záměru autorů má držet srážková voda, která je následně pomocí spádu odvedena ke kořenovým systémům vysazených stromů. Vodu do této „řeky“ je možné také dodávat pumpami v rohu náměstí, které se stávají originálním herním prvkem.



Obr. 33 Husovo náměstí v Lysé nad Labem od XTOPIX a Land05.²⁰

²⁰ www.land05.cz

8. Navržené varianty

8.1 Varianta A: Historizující

První z navrhovaných variant vychází svým charakterem z pojetí Komenského náměstí jako reprezentativního prostoru městyse s bohatými dějinami. Ve její podobě se odrážejí historické vrstvy vývoje tohoto veřejného prostoru jako místa s návazností na areál zámku a logického ukončení dvou nejvýznamnějších obchodních tříd, dnešních ulic Polákovy a Havlíčkovy. Je pracováno s historickým pojetím parkové části náměstí, jejíž symetrická kompozice je torzovitě patrná ještě na leteckých snímcích z 50. let 20. století.

Výhodou tohoto návrhu je fakt, že se jedná o kompozici koncepčně vycházející z podoby náměstí na přelomu 20. století, jedná se tedy o v jistém smyslu o rekonstrukci chápání veřejného prostoru v době největší slávy městyse. Přirozeně do něj mohou být zapojeny zbytky tohoto chápání prostoru v podobě přeživších dlouhověkých dřevin a urbanistické struktury Zásmuk. Ústřední osa Komenského náměstí je přetřata ve dvou místech vedlejšími osami, z nichž ta významnější propojuje ústí Polákovy ulice s dosud zachovalou dubovou alejí v zámeckém parku a je ukončena architektonicky cennou grottou. Na průsečík těchto os je situována přesunutá socha sv. Jana Nepomuckého.

Protože Poláková ulice svými dimenzemi nedostačuje pro automobilovou dopravu, hraje v tuto chvíli roli pouze vedlejšího zásobovacího přístupu do domů a obchodů rušné Havlíčkovy ulice, v rámci návrhu je však počítáno s rehabilitací jejího významu a se změnou na pěší zónu, umožňující nerušený přístup na Komenského náměstí z východních částí obce.

Protože kompozice vychází z principů symetrie, chápe otevřený a volně přístupný prostor u kostela Nanebevzetí Panny Marie jako přidružený, nicméně funkčně odlišný. Zatímco kompozice náměstí sevřená trojúhelníkem komunikací je plochou občanského života a reprezentuje tuto světskou povahu života v obci, stinná plocha u kostela a zámecké zdi je klidnou zónou spojenou spíše s duchovním životem věřících, kteří kostel navštěvují, a s historií města. Ačkoli jsou tedy místa ve vzájemném kontaktu, nejedná se o propojení.

V souvislosti s uzavřeností této poměrně přísné kompozice je na místě zvážit zakončení bloku domů na východní straně náměstí rohovým objektem přiléhajícím ke škole.

8.2 Varianta B: Městský bulvár

Tato varianta klade na první místo uživatelskou přívětivost pro chodce. Jako kontrast k potenciálně nebezpečnému prostoru frekventované silnice vytváří po východní straně

náměstí kontinuální plochu pěší zóny a snaží se znovuobnovit potenciál obchodního využití přízemních částí zdejších městských domů.

Tento nejfrekventovanější pěší koridor je krytý stínem stromů, které jsou v jižní, širší části náměstí doplněny o další řadu na okraji parkové části. Osa tohoto stromořadí směřuje k budově s nejvyšším statusem ve městě – městskému úřadu.

Jižní část je tvořena materiálově sjednocenou dlážděnou plochou, která je ideální pro aktivní využití, ať už v podobě trhů nebo kulturních a společenských akcí, ale která je funkční i bez naplnění tohoto potenciálu. Svoji vzdušností se snaží odlehčit část náměstí, která je v současné době přehlcená vjemy.

Zastávka hromadné dopravy byla posunuta blíže ke středu náměstí a nově využívá přirozeného úkrytu pod vzrostlými stromy. Lidé využívající autobusových linek jsou tak méně na očích, mají více soukromí a nemělo by jim být nepříjemné i delší čekání.

Cestní síť je parkového prostoru je řešena utilitárně, snaží se pokrýt hlavní směry pohybu od městského úřadu a od školy k zastávce.

Před školou vzniká rozptylový prostor, který v současném řešení chyběl. Jako pobytový prostor pro děti a mládež je řešena i rohová proluka u pěšího spojení se zdravotním střediskem.

8.3 Varianta C: Městský park

Těžiště další z variant řešení leží v prostornější severní části náměstí a pracuje převážně s prostředky zahradně architektonické kompozice. Propojuje kompozičně i funkčně prostranství u kostela s ostatní plochou Komenského náměstí a vytváří v této jeho části městský park.

Problém silnice č. I/2 je řešen radikálním zklidněním dopravy pomocí celé řady spolupůsobících prostředků, jejichž úkolem je snížit dominanci automobilové dopravy a zmenšit její negativní dopady.

Jedná se v jistém smyslu o variantu předpokládající největší změny v současném sociálním životě městyse. Předpokládá, že trend přibližování způsobů městského a vesnického života bude pokračovat, a že obyvatelé Zásbuk budou s postupem času očekávat od veřejného prostoru obce ve zvýšené míře relaxační a pobytové funkce. V kontextu

takovéto společenské změny a rehabilitace statusu Zásmuk jako města dává smysl i zřízení malého městského parku.

Jako taková je tato varianta pravděpodobně nejméně výhodná, neboť s sebou nese značné náklady na vybudování parkové plochy a její údržbu, aniž by existovala zřejmá poptávka po takovém prostoru v této části Zásmuk.

8.4 SWOT analýza jednotlivých variant

Tab. 4 SWOT analýza historizující varianty.

VARIANTA A: HISTORIZUJÍCÍ	
Silné stránky: 7	Slabé stránky: 7
<ul style="list-style-type: none"> • vychází ze stávající kompozice a může dobře pracovat s již existujícími výsadbami • nedochází ke kolizím s vedením technické infrastruktury • zajišťuje velký počet parkovacích míst • použité povrchy umožňují vsakování srážkových vod • materiálově sjednocenější povrchy • dostavba rohového domu v proluce • vytvoření rozptylové plochy před školou 	<ul style="list-style-type: none"> • kompozice je nadále statická • prostor pro převážně motorovou dopravu je nadále velký • návrh neřeší prostor u kostela, přetrvává jeho izolace • dochází jen k dílčímu zpomalení provozu na silnici č. I/ 2 • v jižní části náměstí přetrvává potenciální ohrožení chodců automobilovou dopravou • v některých směrech pohybu překáží prostor parkoviště • přetrvávající výškové rozdíly mezi jednotlivými funkčními plochami
Příležitosti: 2	Hrozby: 3
<ul style="list-style-type: none"> • zdůraznění stávajícího historického dědictví • vyřešení situace s parkováním 	<ul style="list-style-type: none"> • pokračující neschopnost vyvolat pěší provoz • podpoření závislosti obyvatel na automobilové dopravě • nenahrazení současných výsadeb – ohrožení nedostatečnými dosadbami v budoucnu a stárnutím

Silné stránky historizující varianty jsou především spojeny s faktem, že Komenského náměstí je v z urbanistického hlediska stabilizované oblasti zástavby Zásmuk se zřetelným vývojem a zavedeným provozem.

Návrh je v souladu se stávajícím rozložením technické infrastruktury a pragmaticky řeší potřebu parkování. Jako takový ale fixuje současné nedostatečné využití tohoto veřejného prostoru a podporuje automobilovou dopravu za účelem vyřízení si nezbytných věcí na úřadě

či poště, které ale není následováno dalšími aktivitami. Obchodní a sociální příležitosti na náměstí stále zůstávají spíše tlumené.

Možnost zdůraznění historického dědictví náměstí a s tím souvisejícího probuzení zájmu krátkodobých turistů je ztížena stavem zámeckého areálu a nejistotou jeho dalšího osudu.

Tab. 5 SWOT analýza varianty městského bulváru.

VARIANTA B: MĚSTSKÝ BULVÁR	
Silné stránky: 10	Slabé stránky: 4
<ul style="list-style-type: none"> • pěší pohyb je výrazně preferován • vytvoření rozptylové plochy před školou • flexibilita využití prostoru • navržení odpočinkové zelené plochy v blízkosti školy • přesunutí zastávky na lidem příjemnější méně vizuálně exponované místo • přehlednost celé kompozice • materiálová provázanost • většina plochy náměstí je pobytovou plochou v jedné úrovni • bezbariérovost použitého povrchového materiálu • cestní síť lépe modelována na základě funkčních vazeb 	<ul style="list-style-type: none"> • značné omezení pohybu automobilů • potřeba řešit odvod srážkových vod ze zpevněných ploch • ponechání současné koncepce prostoru u kostela • slepá ulice pro parkování u městského úřadu
Příležitosti: 3	Hrozby: 2
<ul style="list-style-type: none"> • vytvoření společenského centra • podpora ekonomické a obchodní role náměstí v pěší zóně • vytvoření mezigeneračního využití náměstí 	<ul style="list-style-type: none"> • nedostatečný počet parkovacích míst • neúspěšné nastartování podnikatelské činnosti na pěší zóně

Varianta městského bulváru v největší míře omezuje automobilovou dopravu a nabízí pouze nutný počet parkovacích míst příslušných k budovám občanské vybavenosti. Velkou otázkou je chování řidičů ve slepé ulici u městského úřadu a jejich ochota se novému řádu náměstí podřídit.

Velká dlážděná plocha s sebou nese zlepšení bezbariérové prostupnosti celého náměstí, ale zároveň vytváří nutnost zamyslet se nad odvodem srážkových vod z tohoto povrchu.

Celý koncept nicméně nechává maximum volnosti v pohybu pěším a nabízí jim celou řadu různých míst k pobytu.

Část náměstí u kostela zůstává oddělena a je uchován její klidný charakter, nově se ale v blízkosti nachází zastávka hromadné dopravy, která přece jen přináší i na tuto stranu náměstí aktivitu.

Tab. 6 SWOT analýza varianty s městským parkem.

VARIANTA C: MĚSTSKÝ PARK	
Silné stránky: 5	Slabé stránky: 7
<ul style="list-style-type: none"> • přetvoření náměstí v prostor i pro dlouhodobější pobyt • vytvoření rozptylové plochy u školy • zaměření se na rozvoj zelené infrastruktury • zachování jižní části náměstí přístupné motorovým vozidlům • propojení prostoru u kostela s hlavní částí náměstí 	<ul style="list-style-type: none"> • nákladná údržba • problematické dopravní řešení při zpomalení dopravy na hlavní silnici č. I/2 • zachování stávajícího vizuálně exponovaného ostrůvku uprostřed silniční plochy • výrazné omezení parkovacích míst • omezení nových výsadeb stávajícím vedením technické infrastruktury • ztráta historického charakteru náměstí • neintuitivní přístupnost parkovacích míst u školy (je nutné objet blok)
Příležitosti: 3	Hrozby: 3
<ul style="list-style-type: none"> • vytvoření prostoru pro pobyt a rekreaci obyvatel • využití výhod zelené infrastruktury při omezení negativních důsledků zvýšené dopravy • podpora urbanistické osy vedoucí do nové zástavby 	<ul style="list-style-type: none"> • nedostatečná údržba náměstí • nedostatečné využití a snížená schopnost sociální kontroly • další nárůst dopravní zátěže a neschopnost řešení jej pojmout

Varianta městského parku do velké míry ponechává v jižní části zpevněnou plochu pro pojezd automobilů, snížení jejich dominance je nicméně naznačeno použitým povrchovým materiálem – žulovými kostkami, jež si vynucují nižší rychlosti.

Ostrůvek zastávky autobusu je zachován ve stávající poloze, neboť v severní části náměstí již není z důvodu zpomalovacích opatření na silnici I/2 již možné zastávku umístit, aniž by došlo k nebezpečné ztrátě přehlednosti.

Přístup pro parkování automobilů před školou, který je primárně zamýšlen jako vyhrazená místa pro osoby se sníženou schopností pohybu a hendikepované, je ze severu z ulice přístupné objetím bloku, jež ukončuje Komenského náměstí v jeho severní části.

Cestní síť v parku je řešena mlatem v organických tvarech, což umožňuje bezproblémové zasakování srážkových vod v této níže položené části náměstí.

9. Výsledná varianta

Jako varianta určená k dopracování byla zvolena varianta B – „Městský bulvár“. Přestože i ostatní řešení měla své výhody, rozhodujícím faktorem pro výběr této varianty bylo její zaměření na potřeby pěších uživatelů veřejného prostoru. Těm toto řešení nabízí nejvyšší míru ochrany, čímž jsou podpořeny pobytové funkce. Zároveň jde o koncept v co největší míře zcelující plochu náměstí, což s sebou nese výhody pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Řešení velké části náměstí jedním druhem povrchu v jedné úrovni má také scelující efekt na dosud fragmentovaném veřejném prostoru. V jižní části byla záměrně ponechána spíše otevřená plocha, a to proto, že náměstí je v této své partii relativně úzké a sevřené vyššími městskými budovami a vzrostlými dřevinami zámeckého parku. Příliš velký počet vložených prvků by proto mohl v uživatelích vyvolávat stísněný pocit, zatímco takto kontrastuje volný prostor s organicky zaplněným okolím v zámeckém parku.

Hlavní osa vedená stromořadím k městskému úřadu kopíruje hlavní pěší koridor a kryje jej před nežádoucími vlivy vnějšího prostředí. V létě poskytuje potřebný stín, v průběhu celého roku částečně chrání před deštěm a větrem. Nově vysazované taxony byly vybrány také na základě své tolerance suchu, kdy jsou na sušší a extrémnější jižní ploše zvoleny javory *Acer campestre* 'Elsrijk' uzpůsobené městskému prostředí kuželovitým vzrůstem i sníženými nároky na závlahu.

Přestože původní koncept počítal s úplným uzavřením ulice u pošty a vytvořením slepé ulice s prostorem pro otáčení automobilů, jež sem zajely zaparkovat, finální návrh nakonec tuto konfiguraci změnil. Ulice je nově jednosměrně průjezdná, kdy v její části řidiči najíždí na plochu sjednocenou s hlavní pěší zónou, čímž je jim naznačena hierarchie pohybů. Tento průjezdový koridor je oddělen sloupky.

Upravený koncept je dále doplněn o rozmístění mobiliáře, určení jednotlivých taxonů, řešení osvětlení a koncepční řešení odvodnění.

Při volbě osvětlovacích prvků jsou preferována off-grid řešení, jež nevyžadují významnější údržbu a jejichž instalace není spojena se změnou rozvodů elektrické energie v ploše náměstí. Tam, kde již jsou stávající lampy veřejného osvětlení, je navrženo jejich nahrazení jednotným typem, který omezuje únik světelného smogu a je speciálně určen pro osvětlování míst pro přecházení bez oslnění přijíždějících řidičů.

Jako primární odvodňovací řešení je volen sklon zpevněných ploch směrem k vegetačním plochám. Takto akumulovaná voda by měla být dostatečná pro udržení trávníku i pro zajištění vláhy pro mírně náročnější druhy dřevin, jako jsou buk – *Fagus sylvatica* nebo douglaska - *Pseudotsuga menziesii*.

Douglaska je jediným vysazeným jehličnanem v kompozici, a jejím úkolem je kromě zajištění stálezeleného objemu v zimě i sloužit jako vánoční stromeček namísto v současnosti přítomných borovic *Pinus nigra*, jež jsou napadeny škůdci. Douglaska má oproti domácímu smrku *Picea abies* nižší nároky na vlhkost, a má schopnost regenerovat větve ve spodní části kmene, takže nevyholuje.

9.1 Materiálové řešení

Hlavní pobytová plocha náměstí je řešena pomocí velkoformátové dlažby a odvodněna primárně vyspádováním ve směru do zelených ploch a sekundárně do skrytých šterbinových žlabů.



Obr. 34 Velkoformátová dlažba hlavního pobytového prostoru.²¹

V oddělené části náměstí u kostela je zvolen vzhledem k zachovanému historickému konceptu a přítomnosti budov kostela a zámku tradičnější materiál maloformátových žulových kostek kladených do oblouků. Takovýto zvolený materiál je schopen snést i občasnou pojížděku osobními automobily související s provozem kostela a obřady v něm

²¹ www.votavacz.cz

probíhajícími. Odvodnění je vzhledem k malé ploše vyřešeno vyspádováním do okolní zelené plochy.



Obr. 35 Žulová dlažba z drobných štípaných kostek zbarvených došeda.²²

Podélné parkování podél hlavní silnice, stejně jako kolmá parkovací místa u pošty a zastávkové zálivy pro zastavení autobusů hromadné dopravy jsou rovněž řešeny žulovými kostkami, ovšem v odlišném narůžovělém odstínu.



Obr. 36 Žulová dlažba z drobných štípaných kostek zbarvených dorůžova.²³

9.2 Městský mobiliář²⁴

Městský mobiliář je zvolen z portfolia firmy mmcité, a to z důvodu sjednocení materiálového a designového provedení jednotlivých použitých kusů.

V náměstí jsou navrženy k použití celkem tři druhy laviček. Dominantním typem je lavička Vera s dřevěným sedákem a opěradlem z kovových prutů v délce 1800 mm. Ta je používána primárně do míst s jednoznačným směrem pohledu, pro umístění s krytými zády a tam, kde lze předpokládat sezení starších osob, jež ocení ergonomičtější druh posezení s možností opřít se. Kromě užití v parkové části je plánováno její osazení v blízkosti občanského vybavení, tj. u kostela, pošty, městského úřadu a před ordinací praktického lékaře.

²² www.votavacz.cz

²³ www.votavacz.cz

²⁴ Všechny výrobky z www.mmcite.com

Lavička Vera bez opěradla je použita ve dvou délkách – 1500 a 1800 mm všude tam, kde je předpokládáno spíše krátkodobé posezení nebo využití například k odložení tašky u obchodu, aby si její uživatel mohl v klidu uložit peněženku do kabelky. Sadu výrobků Vera doplňuje také stůl, který je v sadě s lavičkami umístěn u školy.



Obr. 37 Lavička Vera od mmcité.



Obr. 38 Lavička Vera ve variantě bez opěradla.



Obr. 39 Kombinace lavičky s opěradlem a stolu Vera Solo od mmcité.

K ochraně stromů a zároveň jako využití jejich stínu funguje kruhová lavička, která je rozmístěna opět na celé řadě míst a nabízí různé konfigurace sezení.



Obr. 40 Kulatá lavička Vera Solo od mmcité.

V dlážděné ploše je dostatečný otevřený kořenový prostor stromům zajištěn pomocí ochranné kovové mříže.



Obr. 41 Ochranná mříž ke stromům Arbottura od mmcité.

Od poježděné plochy odděluje chodce na několika místech jednoduchý kovový sloupek. Některé z nich jsou provedeny s možností je pomocí klíče sklopit a umožnit vjezd zásobování, údržby, nebo složek integrovaného záchranného systému.



Obr. 42 Sloupek zabráňující vjezdu automobilů na pěší zónu Isac od mmcité.

U vstupů na parkové plochy, u obchodu, školy, pošty a městského úřadu je plánováno osazení jednoduchých kovových výklopných košů. U školy je nově umožněno odstavení a zabezpečení kola na několika jednoduchých stojanech.



Obr. 43 Koš Radium od mmcité.



Obr. 44 Jednoduchý stojan na kola Lotlimit od mmcité.

-9.3 Veřejné osvětlení

Osvětlení je řešeno kombinací fixních lamp veřejného osvětlení, jež víceméně respektují současné polohy osvětlovacích prvků, ale tvarově a barevně jsou navzájem sjednoceny, a doplňkových off-grid světelných prvků. Svým řešením mají také nižší spotřebu než současné zastaralé lampy, u přechodů neoslňují přijíždějící řidiče a omezují šíření světelného smogu.



Obr. 45 LED svítidlo Cross firmy Luxprim.²⁵



Obr. 46 Solární svítidlo Sunstone od Outsider.²⁶

²⁵ www.luxprim.cz

²⁶ www.out-sider.dk

10. Průvodní a souhrnná technická zpráva k zvolenému návrhu

10.1 Identifikační údaje

10.1.1 Údaje o stavbě

Název akce:	Revitalizace Komenského náměstí v Zásmukách
Místo:	Komenského náměstí
Katastrální území:	791105 Zásmuky
Pozemek:	na par. č. 800/3; 859/19; 859/8; 838/3; 831/2; 800/4; 801/6; 859/20; 802/10; 859/8; 801/5; 801/4; 801/3; 801/7; 801/2; 195; 4; 859/21; 802/23; 351; 802/22; 989; 859/22 v k. ú. 791105 Zásmuky (okr. Kolín)
Funkční využití:	občanská vybavenost; veřejná zeleň; komunikace pěší; silnice I. třídy; silnice III. třídy; dopravní plochy; místní komunikace obslužné
Vlastník:	Město Zásmuky, Komenského nám. 133, 28144 Zásmuky; Středočeský kraj, Zborovská 81/11, Smíchov, 15000 Praha 5; Česká republika; Hardegg Alexandra, Masarykova 1, 51750 Častolovice

10.1.2 Seznam vstupních podkladů

Katastrální mapa; Vyjádření GasNet, s. r. o., o existenci sítí; Vyjádření ČEZ Distribuce, a. s., o existenci sítí; Podklady Města Zásmuky k existenci vodovodního a kanalizačního vedení v řešeném území; Ortofotomapa (Národní geoportál CENIA); Historické mapové podklady (Národní geoportál CENIA)

10.1.3 Údaje o území

Plocha hlavního řešeného území:	10 872 m ²
Plocha vedlejších řešených území:	7 162 m ²

Z toho zpevněné plochy:	9 086 m ²
Z toho vegetační plochy:	8 144 m ²
Z toho zastavěná plocha:	471 m ²
Stávající objekty:	kostel Nanebevzetí Panny Marie; trafostanice (vyřazena z provozu); autobusová zastávka zděná; autobusová zastávka prosklená
Počet parkovacích stání:	cca 60 ks

10.1.4 Údaje o stavbě

Navrhované zpevněné plochy:	9 484 m ²
Navrhované vegetační plochy:	8 270 m ²
Navrhované objekty:	přístřešek u zastávky autobusu 2x
Počet parkovacích stání:	31 ks

10.1.5 Členění stavby na objekty a technologická zařízení

Centrální dlážděná plocha náměstí; Parková plocha v centrální části náměstí; Parková plocha u kostela; Odpočinková plocha u školy; Dopravní plochy silnic I. a III. třídy; Parkovací a odstavné plochy, vč. zastávek autobusu

10.2 Souhrnná technická zpráva

10.2.1 Popis území stavby

Komenského náměstí se nachází v centrální části obce, v historicky nejstarší části obce v blízkosti zámku. Náměstím prochází hlavní silnice č. I/2 spojující Prahu a Kutnou Horu. Na prostor revitalizovaného území je navázána celá řada prvků občanské vybavenosti obce, na náměstí se nachází městský úřad, pošta, škola, obchod s potravinami, lékárna a kostel Nanebevzetí Panny Marie.

Náměstí je i dopravním uzlem, na jeho ploše je zastávka několika linek autobusů. V jižní části náměstí probíhá na zpevněné ploše neorganizované parkování, v severní části v blízkosti Městského úřadu jsou značená parkovací stání.

Prostorem probíhá několik tras veřejné infrastruktury, konkrétně podzemní elektrické vedení nízkého napětí a vysokého napětí do 35 kV, střednětlaké plynové vedení, které je

v místech předpokládané zátěže opatřeno ochrannými opatřeními, kanalizační a vodovodní infrastruktura. V oblasti není zřízena dešťová kanalizace. Ochranná pásma uvedené infrastruktury jsou zobrazena v samostatném výkresu.

Na území se nachází parková úprava, kde bude na základě návrhu provedeno kácení a nové výsadby. Podrobný plán pěstebních opatření zachovávané zeleně a ochrany dřevin při výstavbě bude součástí dokumentace k dalším projektovým fázím. Bourací a zemní práce jsou zobrazeny na samostatném výkresu.

Řešené území se nenachází v záplavovém území. Po dobu výstavby budou v návaznosti na umístění probíhajících prací využívány současné přístupové trasy po místních komunikacích.

10.2.2 Účel užívání stavby, základní kapacity funkčních jednotek

Revitalizace má za cíl podpořit v řešeném území rozvoj občanské vybavenosti a podpořit funkčnost veřejné zeleně za současného zachování základních dopravních kapacit.

10.2.3 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Prostor řešeného území je v rámci revitalizace funkčně rozdělen tak, aby došlo k oddělení automobilové dopravy od pěšího provozu a vytvoření rozsáhlé pěší zóny ve východní části náměstí. Změněna je i poloha autobusové zastávky. V rámci ploch stávající zeleně jsou provedeny nové výsadby a pozměněna poloha pěších komunikací. Nově je osazen a zobytněn prostor u školy.

10.2.4 Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby

Hlavní silnice č. I/2 je zachována ve své současné poloze a doplněna o zálivy pro bezpečné parkování autobusů. Místní komunikace před obecním úřadem je změněna na zklidněnou ulici s možností parkování, je nicméně zachován jednosměrný výjezd po pobytové ploše. Počet parkovacích míst je oproti současnému stavu zmenšen, nicméně dostčuje pro obsluhu občanské vybavenosti. Přístup na hlavní pobytovou plochu pro zásobování, vozidla údržby a vozidla integrovaného záchranného systému je zajištěn sklápěcími sloupky.

10.2.5 Bezbariérové užívání stavby

Bezbariérové užívání stavby je ztíženo přirozeným sklonem náměstí, který v jeho jižní části přesahuje svou hodnotou sklon pohodlný pro pohyb osob na invalidním vozíku. Osobám s omezením pohybu a orientace budou vymezena parkovací místa v blízkosti

městského úřadu, pošty a školy. Změna povrchových materiálů naopak pohyb osob s omezením pohybu a orientace usnadňuje, stejně tak pozitivně působí rozšíření pěšího prostoru na pěší zónu.

10.2.6 Základní technický popis staveb

Dopravní plochy silnice č. I/2 a silnic III. třídy bude provedena novou povrchovou asfaltovou vrstvou. Parkovací zálivy a zálivy pro zastavení autobusů jsou materiálově a barevně odlišeny a jsou provedeny z narůžovělých žulových kostek malého formátu. V jižní části náměstí je zachován dopravní ostrůvek u napojení silnice III. třídy a zámková dlažba chodníku, který dále navazuje na řešení ulice Havlíčkovy. Pěší zóna je řešena velkoformátovou žulovou dlažbou. Pěší komunikace umožňující občasný pojezd osobních automobilů v parkové části u kostela budou provedeny dlažbou z žulových kostek malého formátu v šedém odstínu.

10.2.7 Technická a technologická zařízení

V území bude provedeno nové veřejné osvětlení pomocí fotovoltaiických integrovaných náslapných prvků. Odvod dešťové vody je prioritně řešen sklonem dlážděných ploch do ploch vegetačních a dále podpořen instalací skrytých šterbinových žlabů.

10.2.8 Požárně bezpečnostní řešení

Nové řešení ploch zajišťuje požárním vozidlům dostatečný prostor pro nástupní plochu i evakuaci osob do požárně bezpečné vzdálenosti od budov.

10.2.9 Zásady hospodaření s energiemi

Nově zbudované osvětlení je nezávislé na přívodu elektrické energie. Nakládání se srážkovými vodami je řešeno primárně zasakováním ve vegetačních plochách.

10.2.10 Hygienické požadavky na stavby

V průběhu stavby budou práce prováděny technologiemi zajišťujícími co nejnížší možné ovlivnění okolí hlukem, prašností a vibracemi.

10.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Použité technologie a materiálové řešení by měly zajistit dostatečnou ochranu před běžnými negativními vlivy, zejm. dopravní zátěží.

10.2.12 Připojení na technickou infrastrukturu

V rámci stavby nedojde k přeložkám současného vedení technické infrastruktury.

10.2.12 Dopravní řešení

Hlavní silnice č. I/2 je zachována v současné poloze a doplněna o podélná parkovací stání a parkovací zálivy pro autobusy hromadné dopravy. Místní komunikace před městským úřadem je nově řešena jako zklidněná ulice s kolmým parkováním. Východní část náměstí je řešena jako pěší zóna s omezeným pojezdem pro zásobování, údržbu a vozidla integrovaného záchranného systému a vyznačenou a sloupky oddělenou trasou pro výjezd z parkovací plochy.

10.2.13 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Navrhované terénní úpravy souvisejí pouze s odstraňováním původních povrchů a budováním nových komunikací a pobytových ploch. Vegetační plochy jsou navrženy s převahou dřevin, u centrální vegetační plochy je plánován trávník. Vegetační plocha u kostela nenabízí dostatečné světelné podmínky pro rozvoj travinných společenstev, v rámci návrhu je proto počítáno s použitím náhradních půdopokryvných rostlin. Stromy umístěné v hlavní pobytové ploše jsou opatřeny ochrannými mřížemi, jež kryjí mírně zapuštěný hlavní kořenový prostor. Ochrana proti poškození větrem je provedena integrovanými kovovými koši a fixací kořenového balu. Ochrannou funkci mají i kulaté lavičky umístěné kolem některých jedinců.

10.2.14 Popis vlivů stavby na životní prostředí

V průběhu stavby dojde k dočasnému omezení obyvatel zvýšeným hlukem a prašností. V průběhu životnosti stavby má stavba na životní prostředí spíše pozitivní vliv – omezuje pohyb automobilů, řeší odvod srážkových vod z plochy náměstí a regeneruje parkově upravené plochy. Asfaltový povrch komunikace omezuje hlučnost způsobenou pojezdem automobilů.

11. Orientační zhodnocení finančních nákladů na zvolenou variantu

Orientační zhodnocení finančních nákladů na zvolenou variantu bylo provedeno s využitím publikace *Průměrné ceny dopravní a technické infrastruktury obcí* a ceníků firem *Zahradnictví Flos, Starkl, mmcité, Luxprim, Kooperativa, Outsider, Alcaplast, CS Beton*.

Finanční náročnost projektu byla způsobena primárně náklady na prováděné stavební práce a s tím související materiálové zajištění. U rostlinného materiálu je přesněji specifikována kvalita a typ použitých rostlin, například pro podchodná místa bylo nutné volit vzrostlejší stromy s dostatečně vysoko položeným zavětvením.

Výraznější investicí bylo také zvolení sjednoceného mobiliáře. Potřeba nově založit trávníky, neboť stávající stav trávníků ve vegetační ploše je nevyhovující, také zvýšil finanční nákladnost projektu. Totéž platí pro náhradní půdopokryvné výsadby v části u parku, které je vzhledem ke způsobu fungování těchto výsadeb, tj. že mají svým co nejrychlejším a nejbujnějším růstem zamezit růstu konkurenčních plevelných rostlin, nutné vysazovat ve velkých množstvích.

Bourací a zemní práce jsou v rámci propočtu pravděpodobně spíše podhodnoceny, neboť použitá metodika určování přibližných nákladů na výstavbu nezachycuje situace s velkým množstvím různých druhů dlažeb, u nichž je navíc z velké části neznámá skladba souvrství.

Podobně jsou pravděpodobně podhodnoceny náklady na výstavby nových povrchů, neboť v nich není zohledněno použití kvalitnějších dlažebních materiálů, které by nicméně výrazně prodloužily životnost budovaných povrchů a jejichž použití je na ploše Komenského náměstí žádoucí.

Orientační propočet zachycují následující tabulky. První je shrnutím nákladů na jednotlivé části projektu, druhá obsahuje podrobnější rozpis jednotlivých započítaných položek.

Tab. 7 Shrnutí orientačních nákladů na stavbu.

ČÁST PROJEKTU	NÁKLADY
Rostlinný materiál	449 553
Městský mobiliář	1 190 938
Veřejné osvětlení	689 619
Odvodnění zpevněných ploch	1 142 960
Bourací a zemní práce	4 719 429
Stavební práce, včetně materiálů	10 266 560
Sadovnické práce	2 324 350
CELKEM	20 783 309

Tab. 8 Podrobnější rozpis nákladů na jednotlivé položky orientačního propočtu.

POLOŽKA	MJ	POČET MJ	JEDNOTKOVÁ CENA	CENA
Rostlinný materiál				449 553
javor babyka <i>Acer campestre</i> Elsrijk; alejový, zavětvený v 2 m; bal; obvod kmene v 1 m 40 - 45 cm	ks	10	20 900	209 000
javor babyka <i>Acer campestre</i> Elsrijk; bal; obvod kmene v 1 m 18 - 20 cm	ks	3	8 290	24 870
javor mlč <i>Acer platanoides</i> Crimson King; alejový, zavětvený ve 2 m; bal; obvod kmene v 1 m 30 - 35 cm	ks	1	10 900	10 900
javor mlč <i>Acer platanoides</i> Globosum; bal; obvod kmene v 1 m 18 - 20 cm	ks	1	10 590	10 590
jírovec maďal <i>Aesculus hippocastaneum</i> ; bal; obvod kmene v 1 m 18 - 20 cm	ks	2	7 890	15 780
bříza bílá <i>Betula pendula</i> ; bal; obvod kmene v 1 m 18 - 20 cm	ks	7	7 190	50 330
buk lesní <i>Fagus sylvatica</i> ; kontejner 130 l; obvod	ks	2	16 250	32 500

kmene v 1 m 20 - 25 cm; zavětvený				
douglaska tisolistá <i>Pseudotsuga menziesii</i> ; kontejner 50 l; výška 200 - 250 cm	ks	1	7 990	7 990
lípa srdčitá <i>Tilia cordata</i> ; alejová, zavětvená ve 2 m; bal; obvod kmene v 1 m 40 - 45 cm	ks	1	16 700	16 700
magnolie Soulangeova <i>Magnolia x soulangeana</i> ; bal; obvod kmene v 1 m 16 - 18 cm	ks	1	17 590	17 590
kalina obecná <i>Viburnum</i> <i>opulus</i> Roseum; kontejner 2 l	ks	1	189	189
tavola kalinolistá <i>Physocarpus opulifolium</i> <i>Atropurpurea</i> ; kontejner 5 l	ks	2	395	790
bobkovišeň lékařská <i>Prunus</i> <i>laurocerasus</i> ; kontejner 5 l	ks	4	265	1 060
pustoryl věncový <i>Philadelphus coronarius</i> ; kontejner 25 l; výška 200 - 250 cm	ks	4	1 890	7 560
vilín měkký <i>Hamamelis</i> <i>mollis</i> Verna; kontejner 15 l; výška 80 - 100 cm	ks	1	1 950	1 950
líška obecná <i>Corylus</i> <i>avellana</i> ; kontejner 25 l; výška 125 - 150 cm	ks	4	4 590	18 360
kalina vrásčitolistá <i>Viburnum rhytidophyllum</i> ; kontejner 2 l	ks	2	189	378
svída krvavá <i>Cornus</i> <i>sanguinea</i> Winter Beauty; kontejner 2 l; výška 30 - 40 cm	ks	9	349	3 141
kontryhel <i>Alchemilla mollis</i> ; kontejner průměr 9 cm	ks	75	49	3 675

kakost <i>Geranium</i> Orkney Cherry; kontejner průměr 11 cm	ks	25	195	4 875
kakost <i>Geranium</i> Eureka Blue; kontejner průměr 9 cm	ks	25	159	3 975
jahodník <i>Fragaria vesca</i> ; kontejner 9 cm	ks	50	49	2 450
hluchavky <i>Lamium maculatum</i> White Nancy; kontejner průměr 9 cm	ks	50	49	2 450
barvínek <i>Vinca minor</i> ; kontejner průměr 9 cm	ks	50	49	2 450
Městský mobiliář				1 190 938
Lavička s opěradlem; dřevo + černý kov MMCITÉ Vera LV171; délka 1800 mm	ks	40	8 941	357 640
Lavička bez opěradla; dřevo + černý kov MMCITÉ Vera LV111; délka 1800 mm	ks	8	7 610	60 880
Lavička bez opěradla; dřevo + černý kov MMCITÉ Vera LV110; délka 1500 mm	ks	6	7 350	44 100
Lavička kulatá; dřevo + černý kov MMCITÉ Vera Solo; vnitřní průměr 3000 mm	ks	18	9 899	178 182
Stůl; dřevo + černý kov MMCITÉ Vera Solo; délka 1820 mm	ks	1	6 749	6 749
Ochranná mříž ke stromu s košem pro podepření stromu; pojezd až 3,5 t; vnější průměr 1600 mm; MMCITÉ Arbottura ART365	ks	18	13 473	242 514
Stojan na kolo MMCITÉ Lotlimit SL505; výška 1005 mm	ks	5	3 838	19 190
Zahrazovací sloupek MMCITÉ Isac SI105 pevný; výška 860 mm	ks	43	3 496	150 328

Zahrazovací sloupek MMCITÉ Isac SI155 sklápečí; výška 860 mm	ks	5	4 239	21 195
Zastávkový přístřešek bez bočnic, zadní stěna sklo; střecha neprůhledná deska; MMCITÉ Geomere GE 300-PS; 1700x4180x2600	ks	2	55 080	110 160
Odpadkový koš; černý+šedý kov; MMCITÉ Radium; 510x290x1100	ks	10	4 026	40 260
Veřejné osvětlení				689 619
LED svítidlo nad přechody LUXPRIM Cross 60 W	ks	7	10 065	70 455
Uliční dvoustupňový bezpatcový stožár, žárové zinkování s vrchním nátěrem - černá; KOOOPERATIVA UZL-9 - 133/89; výška 7200 mm	ks	7	6 452	45 164
Svítidlo OUTSIDES Sunstone do dlažby 99x99x63 mm	ks	164	3 500	574 000
Odvodnění zpevněných ploch				1 142 960
Venkovní žlab štěrbinový se symetrickým nástavcem 100 mm; nerez; ALCAPLAST AVZ101 - R323 délka 1000 mm	ks	180	5 928	1 067 040
Čelo pro zaslepení konce žlabu ALCAPLAST AVZ- P009	ks	100	0	39
Hrdlo pro napojení na odpad DN110 ALCAPLAST AVZ-P001	ks	7	2	16
Zápachová uzávěra pro venkovní žlaby ALCAPLAST AVZ-P007	ks	7	258	1 806
Mikroštěrbinová trouba CSB s přerušovanou štěrbinou, spád dna 0,5 %	ks	47	1 572	73 884

Záslepka beton CSB	ks	1	175	175
Bourací a zemní práce				4 719 429
Odstranění vrstev souvrství asfaltové vozovky	m2	4 200	760	3 192 000
Odstranění vrstev souvrství asfaltových chodníků	m2	742	800	593 600
Odstranění mlatových povrchů a povrchů z hutněného šterku	m2	888	300	266 400
Odstranění povrchu a souvrství vozovky - velké kostky	m2	1 091	270	294 570
Odstranění povrchu a souvrství chodníku - mozaiková dlažba	m2	436	260	113 360
Odstranění povrchu a souvrství chodníku - zámková dlažba	m2	1 295	200	259 000
Sejmutí ornice s přemístěním do 50 m	m3	5	29	144
Rozprostření ornice tl. 100 mm	m2	50	7	355
Stavební práce, vč. Materiálu				10 266 560
Stavba souvrství nové asfaltové vozovky	m2	3 314	1 510	5 004 140
Stavba souvrství pobytové plochy dlážděné velkoformátovými dlaždicemi	m2	5 754	620	3 567 480
Stavba souvrství pojezdových ploch z růžových maloformátových kostek	m2	588	1 670	981 960
Stavba souvrství chodníkových ploch z šedých maloformátových kostek	m2	699	1 020	712 980
Sadovnické práce				2 324 250
Zdravotní řez	ks	21	1 500	31 500

Výchovný řez	ks	3	500	1 500
Kácení; včetně vyfrézování pařezů 20 cm	ks	35	4 750	166 250
Přesun stromů	ks	4	15 000	60 000
Založení trávníku výsevem; včetně odplevelení, srovnání svrchní vrstvy půdy	m2	3 188	200	637 600
Založení náhradní půdopokryvné výsadby; včetně odplevelení, zamulčování	m2	4 562	300	1 368 600
Výsadba dřevin do výsadbových jam; včetně výměny půdy, hnojení, kotvení, zamulčování	ks	56	1 050	58 800
CELKOVÁ CENA (vč. DPH)				20 783 309

12. Závěr

V rámci diplomové práce byly vytvořeny tři varianty možného rozvoje Komenského náměstí v obci Zásmuky. Každá z těchto variant vnášela do tohoto veřejného prostoru odlišné uspořádání dějů a funkcí a různým způsobem hierarchizovala módy dopravy.

Tyto varianty byly následně zhodnoceny SWOT analýzou a *Varianta městského bulváru* byla zvolena k podrobnějšímu dopracování. Koncept byl upraven tak, aby docházelo k logičtějšímu a předvídatelnějšímu pohybu automobilistů parkujících u městského úřadu. Návrh byl doplněn o prvky mobiliáře a orientačně finančně zhodnocen.

Protože při tvorbě návrhu převažovaly především estetické požadavky a snaha navrhnout veřejný prostor v co nejvyšší kvalitě, návrh se ukázal jako poměrně finančně náročný.

Přesto je možné rozpracovaný návrh považovat za životaschopnou možnost, jak pomocí změny ve veřejném prostoru podpořit městské chápání obce a navázat tak na historický význam Zásmuk.

13. Použité informační zdroje

13.1 Internetové stránky, katalogy výrobců, ceníky

ŠIMKOVÁ, Hana Průměrné ceny dopravní a technické infrastruktury. Aktualizace 2017. Brno: Ústav územního rozvoje Brno, 2017. ISBN 978-80-87318-60-7.

<http://www.a1architects.cz/cs/prace/tyrsovo-namesti-hostomice>

<http://www.land05.cz/cs/projekt/1-misto-v-urbanisticko-architektonicke-soutezi-lysa-nad-labem-29>

<http://www.the-buro.cz/2015/namesti-premyslovcu-v-nymburce/>

<http://www.zasmuky.cz>

<http://www.mmcite.com>

<https://luxprim.cz/139-prechodova-svitidla-cross>

<http://www.kooperativa-vod.cz/ocelove-stozary/osvetlovaci-stozary-stupnovite-bezpaticove/>

<http://out-sider.dk/en/product/sunstone>

<https://www.alcaplast.cz/venkovni-odvodneni/sterbinove-zlaby>

<https://www.csbeton.cz/cs/csb-mikrosterbinova-trouba-2>

<http://www.votavacz.com>

<http://www.ligranit.cz>

www.zahradnictvi-flos.cz

<https://stromy.starkl.com>

13.2 Normy a zákony

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel

ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu

Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích

Vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb

Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby

Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

13.3 Použitá literatura

- [1] ALVES, Fernando Brandão. The Traditional Urban Square - A Vital Organ in a City or a "Thing" of the Past. ABRANTES, Vitor, J. M. FARIA a Barbara RANGEL. The Pre-fabrication of Building Facades. New York: Springer Berlin Heidelberg, 2016, 37 - 46. ISBN 978-3-319-22694-1.
- [2] AMBROŽOVÁ, Zuzana. Veřejné prostory malých měst – teoretická východiska. Urbanismus a územní rozvoj. Brno: Ústav územního rozvoje, 2010, XIII(6/2010), 14 - 20. ISSN 1212-0855.
- [3] CARMONA, M. a kol. Public Places – Urban Spaces – The Dimension of Urban Design. Oxford; Boston: Architectural Press, 2003. 312 s. ISBN 0750636327.
- [4] CARRO, D., S. VALERA a T. VIDAL. Perceived insecurity in the public space: personal, social and environmental variables. Quality & Quantity [online]. 2010, 44(2), 303-314 [cit. 2018-08-11]. DOI: 10.1007/s11135-008-9200-0. ISSN 0033-5177. Dostupné z: <http://link.springer.com/10.1007/s11135-008-9200-0>
- [5] CONCILIO, Grazia a Anna MORO. Trading Zones and Public Spaces Transformations the Case of Piazza Leonardo in Milan. Group Decision and Negotiation [online]. 2017, 26(5), 933-951 [cit. 2018-08-12]. DOI: 10.1007/s10726-017-9529-7. ISSN 0926-2644. Dostupné z: <http://link.springer.com/10.1007/s10726-017-9529-7>
- [6] GEHL, Jan a Birgitte SVARRE. How to study public life. Washington: Island Press, [2013]. ISBN 978-1-61091-423-9.
- [7] GEHL, Jan. Města pro lidi. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6.
- [8] GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Boskovice: Albert, 2000. ISBN 80-85834-79-0.
- [9] HNILIČKA, Pavel. Sídlní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů. Brno: ERA, 2005. ISBN 80-7366-028-8.

- [10] HOZNAUEROVÁ MELOUNOVÁ, Libuše. *Historie Zásmyk*. Kutná Hora: Město Zásmyky, 2009.
- [11] JELÍNEK, Zdeněk a Zdeněk HELFERT. Kolínsko. Praha: Středočeské nakladatelství a knihkupectví v Praze, 1990. ISBN 80-7057-025-3.
- [12] KRAUS, Blahoslav a Věra POLÁČKOVÁ. Člověk - prostředí - výchova: k otázkám sociální pedagogiky. Brno: Paido, 2001. ISBN 80-7315-004-2.
- [13] LEDR, Zdeněk. Místní dráha Pečky - Zásmyky s odbočkami do Kouřimi a Karlova Údolí u Svojšic: 1881 - 2001 / Zdeněk Ledr. Praha : SAXI, 2001.
- [14] LOPES, Miguel Nogueira a Ana S. CAMANHO. Public Green Space Use and Consequences on Urban Vitality: An Assessment of European Cities. *Social Indicators Research* [online]. 2013, 113(3), 751-767 [cit. 2018-08-12]. DOI: 10.1007/s11205-012-0106-9. ISSN 0303-8300. Dostupné z: <http://link.springer.com/10.1007/s11205-012-0106-9>
- [15] LYNCH, Kevin. *A theory of good city form*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1981. ISBN 0262120852.
- [16] LYNCH, Kevin. *The image of the city*. Cambridge, Mass: MIT Press, 1960. ISBN 0262120046.
- [17] MAIER, Karel. *Územní plánování*. Vyd. 2. přeprac. Praha: České vysoké učení technické, 2000. ISBN 80-01-02240-4.
- [18] MCBRIDE, Joe. *The world's urban forests: history, composition, design, function and management*. New York, NY: Springer Berlin Heidelberg, 2017. ISBN 978-3-319-52107-7.
- [19] MELA, Alfredo. Urban public space between fragmentation, control and conflict. *City, Territory and Architecture* [online]. 2014, 1(1), - [cit. 2018-08-11]. DOI: 10.1186/s40410-014-0015-0. ISSN 2195-2701. Dostupné z: <http://www.cityterritoryarchitecture.com/content/1/1/15>
- [20] MELKOVÁ, Pavla: *Humanistická role architektury, Arbor Vitae a IPR hl. m. Prahy, Řevnice 2016*, ISBN 978-80-7467-114-2.
- [21] *Města a obce okresu Kolín*. Kolín: Pegas Print Kolín, 2001.
- [22] MUSIL, J. Vývoj a plánování měst ve střední Evropě v období komunistických režimů. *Sociologický časopis*, 2001, ročník XXXVII. s. 275-296. ISSN 0038-0288.

- [23] NEUFERT, Ernst, NEUFERT, Peter, ed. Navrhování staveb: zásady, normy, předpisy o zařízeních, stavbě, vybavení, nárocích na prostor, prostorových vztazích, rozměrech budov, prostorech, vybavení, přístrojích z hlediska člověka jako měřítko a cíle. 2. české vyd., (35. německé vyd.). Praha: Consultinvest, 2000. ISBN 8090148662
- [24] Počet obyvatel v obcích k 1. 1. 2018 Praha: Český statistický úřad, 2018. Česká statistika. ISBN 978-80-250-2843-8. Dostupné z: <https://www.czso.cz>
- [25] Program rozvoje venkova 2014-2020. Praha: Ministerstvo zemědělství, Odbor Řídicí orgán PRV, 2017. ISBN 978-80-7434-340-7.
- [26] SENNETT, Richard. The fall of public man. New York: W. W. Norton & Company, [2017]. ISBN 9780393353747.
- [27] ŠILHÁNKOVÁ V. Veřejné prostory v územně plánovacím procesu. Brno: VUT, 2003. 144 s. ISBN 80-214-2505-9.
- [28] ŠRYTR, Pavel. Městské inženýrství. Díl 1. Praha: Academia, 1998. Technický průvodce (Academia). ISBN 80-200-0663-x.
- [29] ŠRYTR, Petr. Městské inženýrství. Díl 2. Praha: Academia, 2001. Technický průvodce (Academia). ISBN 80-200-0440-8.
- [30] UHEREK, Zdeněk, Veronika BERANSKÁ a kol.: Analýza uživatelů a užívání veřejného prostoru hl. m. Prahy, Praha, Etnologický ústav AV ČR a Otevřená společnost, o. p. s., 2014
- [31] WORPOLE, Ken a Katharine KNOX. The Social Value of Public Spaces. York: Joseph Rowntree Foundation, 2007. Dostupné z: <https://www.jrf.org.uk/sites/default/files/jrf/migrated/files/2050-public-space-community.pdf>
- [32] ZDAŘILOVÁ, Renata. Bezbariérové užívání staveb: metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb. o obecných a technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Praha: ČKAIT, 2011. ISBN 9788087438176.

14. Přílohy

14.1 Seznam obrázků, příloh a tabulek

14.1.1 Seznam obrázků

- | | |
|----------------|--|
| <i>Obr. 1</i> | Škola a radnice na počátku 19. stol. |
| <i>Obr. 2</i> | Zásmuky na výřezu I. vojenského mapování |
| <i>Obr. 3</i> | Zásmuky na výřezu II. vojenského mapování |
| <i>Obr. 4</i> | Dnešní Komenského náměstí na tzv. císařských otiscích |
| <i>Obr. 5</i> | Zásmuky ve výřezu III. vojenského mapování |
| <i>Obr. 6</i> | Založení libosadu na dnešním Komenského náměstí |
| <i>Obr. 7</i> | Popínavé rostliny na fasádě a upravená zeleň v okolí fary. |
| <i>Obr. 8</i> | Zeleň u školy a fary. V pozadí starý kostel. |
| <i>Obr. 9</i> | Nový kostel Nanebevzetí Panny Marie na dobové pohlednici |
| <i>Obr. 10</i> | Morový sloup u kostela. V pozadí vstupní brána do zámeckého areálu |
| <i>Obr. 11</i> | Nová budova školy. V popředí sadovnické úpravy dnešního Komenského náměstí |
| <i>Obr. 12</i> | Kašna na dnešním Komenského náměstí, která zde stála do roku 1920 |
| <i>Obr. 13</i> | Dnešní Komenského náměstí po roce 1930 s Husovým kamenem |
| <i>Obr. 14</i> | Fotografie náměstí z 30. let 20. stol |
| <i>Obr. 15</i> | Letecká fotografie z 50. let 20. stol |
| <i>Obr. 16</i> | Budova školy |
| <i>Obr. 17</i> | Prázdné nároží u školy |
| <i>Obr. 18</i> | Řešení komunikace a parkování před školou |
| <i>Obr. 19</i> | Budova radnice |
| <i>Obr. 20</i> | Stav chodníku před budovou školy |
| <i>Obr. 21</i> | Zbytky dosud místně zachovalé dlažby z 19. stol |
| <i>Obr. 22</i> | Budova pošty a fary |
| <i>Obr. 23</i> | Stav parku u fary |
| <i>Obr. 24</i> | Nově založené řady lip u školy |
| <i>Obr. 25</i> | Silnice I/2 v dolní části náměstí |
| <i>Obr. 26</i> | Horní část náměstí s ostrůvkem pro zastávku autobusu |
| <i>Obr. 27</i> | Horní část náměstí |
| <i>Obr. 28</i> | Nová zastávka |
| <i>Obr. 29</i> | Stará zastávka |

<i>Obr. 30</i>	Stará zastávka - detail
<i>Obr. 31</i>	Návrh revitalizace Tyršova náměstí v Hostomicích
<i>Obr. 32</i>	Návrh revitalizace Náměstí Přemyslovců v Nymburce
<i>Obr. 33</i>	Návrh revitalizace Husova náměstí v Lysé nad Labem
<i>Obr. 34</i>	Velkoformátová dlažba
<i>Obr. 35</i>	Žulová dlažba z malých kostek - šedá
<i>Obr. 36</i>	Žulová dlažba z malých kostek - růžová
<i>Obr. 37</i>	Lavička Vera s opěradlem
<i>Obr. 38</i>	Lavička Vera bez opěradla
<i>Obr. 39</i>	Set laviček a stolu Vera Solo
<i>Obr. 40</i>	Kulatá lavička Vera Solo
<i>Obr. 41</i>	Ochranná mříž ke stromům Arbottura
<i>Obr. 42</i>	Sloupek Isac
<i>Obr. 43</i>	Odpadkový koš Radium
<i>Obr. 44</i>	Stojan na kola Lotlimit
<i>Obr. 45</i>	LED svítidlo Cross
<i>Obr. 46</i>	Solární svítidlo Sunstone

14.1.2 Seznam tabulek

<i>Tab. 1</i>	Funkční třídy místních komunikací
<i>Tab. 2</i>	Základní velikosti ochranných pásem TI
<i>Tab. 3</i>	SWOT analýza současného stavu území
<i>Tab. 4</i>	SWOT analýza historizující varianty
<i>Tab. 5</i>	SWOT analýza varianty městského bulváru
<i>Tab. 6</i>	SWOT analýza varianty s městským parkem
<i>Tab. 7</i>	Shrnutí orientačních nákladů na stavbu
<i>Tab. 8</i>	Podrobnější rozpis předpokládaných nákladů

14.2 Seznam výkresů výkresové části

1. Situace širších vztahů
2. Sítační výkres – materiály povrchů
3. Situační výkres – poloha vedení TI
4. Situační výkres – výkres omezení OP TI
5. Situační výkres – Inventarizace stávající zeleně
6. Situační výkres – Problémový výkres

7. Historizující varianta – kompoziční schéma
8. Historizující varianta – bourací práce
9. Historizující varianta – použité materiály povrchu
10. Historizující varianta – kácení a výsadby zeleně
11. Historizující varianta – celková situace
12. Varianta městského bulváru – kompoziční schéma
13. Varianta městského bulváru – bourací práce
14. Varianta městského bulváru – použité materiály povrchu
15. Varianta městského bulváru – kácení a výsadby zeleně
16. Varianta městského bulváru – celková situace
17. Varianta městského parku – kompoziční schéma
18. Varianta městského parku – bourací práce
19. Varianta městského parku – použité materiály povrchu
20. Varianta městského parku – kácení a výsadby zeleně
21. Varianta městského parku – celková situace
22. Výsledný návrh – použité taxony a mobiliář
23. Výsledný návrh – celková situace
24. Výsledný návrh – detail osázení pobytové plochy u školy
25. Výsledný návrh – vizualizace